

Baixar Documento

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ

Respostas às contribuições área TERSAB

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 50300.014083/2019-26, divulga as respostas às contribuições recebidas na Audiência Pública nº 09/2019-ANTAQ.

Documento	Item do documento	Pedido de esclarecimento
Minuta de Edital	Subseção III - Da Regularidade Fiscal e Trabalhista	19.10.5. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Estado do Rio Grande do Norte e a Fazenda do Município de Areia Branca - RN com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes, prevalecendo o prazo de validade nelas atestados. Acreditamos haver um equívoco nessa exigência, que obrigaria as Proponentes a serem empresas inscritas em Areia Branca, sendo fator limitante à participação no Processo licitatório. Sugerimos a exclusão dessa exigência, prevalecendo o constante no item 19.10.4
Minuta de Edital	CAPÍTULO VI - DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO	Sugere-se que seja proposto um cronograma de transição da operação dos ativos do atual Gestor (Autoridade Portuária) para o futuro arrendatário antes da Data de Assunção, com a composição de um comitê de membros das partes interessas com o objetivo de: • Apresentar para o ganhador as áreas, os processos e sistemas operacionais utilizados pela Autoridade Portuária para a gestão e operação do TERSAB; • Apresentação formal dos principais contatos das partes interessadas; • Transferências dos documentos históricos e de vinculados aos ativos assumidos; • Planos para a obtenção do Alandegamento das áreas e autorizações vigentes; • Planos para a transferência de titularidade das Autorizações e Licenças obtidas pelo atual gestor para o futuro arrendatário; • Outras informações que ao longo da transição forem identificadas e a necessidade for justificada;

Minuta de Edital	No caso de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira.	A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13182/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 11/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada TERSAB, no Porto de Areia Branca/RN. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia112020@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 TERSAB, 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 vazão -, 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 Contrato	A área total do Arrendamento, cujo código de identificação é TERSAB, localizada no Porto de Areia Branca, possui 35.114 m² (trinta e cinco mil, cento e quatorze metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equ	Sugerimos a revisão do objeto, uma vez que o TERSAB inclui apenas o Porto Ilha, que tem metragem inferior ao apresentado no objeto. A área de arrendamento inclui o TERSAB e áreas da GERSAB. Tratam-se de duas instalações portuárias distintas, que fazem parte do mesmo complexo portuário. Também sugerimos a inclusão do canal de acesso no arrendamento. Não faz sentido a CODERN ter que gerir esse ativo, que fica distante e já que toda a área portuária do Porto-Ilha está sendo arrendada, não sendo racional a CODERN ter que manter uma estrutura de pessoal na área arrendada para essa gestão, resultando em custos desnecessários para a CODERN. Uma das restrições existentes no Porto-Ilha é a impossibilidade da realização de manobras no período noturno, devido a restrições no canal de acesso (balizamento). O futuro arrendatário poderá realizar investimentos necessários no canal de acesso, bem como a manutenção desses investimentos, de forma a permitir a navegação a qualquer momento, sem riscos de interrupções por falta de manutenção, mitigando uma das ineficiências existentes, aumentando, assim, a performance do TERSAB. Ademais, é evidente a incapacidade histórica da CODERN na gestão dos ativos do TERSAB. Nesse sentido, sugerimos que o arrendamento inclua toda a infraestrutura que compõe o Terminal Salineiro, incluindo as áreas de fundeio, canal de acesso, bacia de evolução e o terminal portuário, permitindo assim a realização de investimentos que permitam maior eficiência operacional na logística do sal sem o risco com ocorrências de interrupções. Por fim, cabe observar que o Contrato de Arrendamento não define nenhuma obrigação à Autoridade Portuária com relação às necessidades de melhoramentos, bem como da manutenção do Canal de Acesso após as obras. Essa situação reforça a argumentação da necessidade da inclusão do canal de acesso, bacia de evolução e área de fundeio sob responsabilidade da futura arrendatária, evitando qualquer insegurança jurídica, ou possíveis interferências externas que possam prejudicar a operação portuária e proceder a processos de reequilíbrio contratual. Essas ineficiências, além de prejudicar os ganhos operacionais que o futuro arrendatário poderá obter, resultam em impactos econômicos para o setor produtivo e para a economia e população do Estado do Rio Grande do Norte.

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 prorrogação	A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13182/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 11/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada TERSAB, no Porto de Areia Branca/RN. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia112020@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 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 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, recomenda-se que a prorrogação do prazo do arrendamento seja permitida apenas para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e apenas uma única vez, a exemplo dos contratos de concessão aeroportuária.
Minuta de Contrato	Sem prejuízo do cumprimento dos requisitos legais e regulamentares exigíveis ao tempo da prorrogação, o Poder Concedente deverá também avaliar a conveniência e oportunidade do pedido tendo em vista:	Não existem Tarifas Portuárias a serem recolhidas. Nesse sentido, sugerimos a exclusão dessa referência, evitando uma insegurança jurídica ao Contrato de Arrendamento.

Minuta de Contrato	A Arrendatária deverá, a contar da Data de Assunção, disponibilizar a área, infraestrutura, instalações portuárias e Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento exigidos neste Contrato e em seus Anexos.	Está prevista a operação contínua desde o momento da assunção. No entanto, cabe observar que a futura arrendatária precisará obter Licença de Operação do Ibama, Registro de Alfandegamento da RFB e certificação ISPS da CONPORTOS para que possa operar de forma continuada. Como os prazos para emissão desses documentos não são compatíveis com a necessidade da manutenção contínua da operação, o Contrato de Arrendamento precisa prever um processo de transição, evitando a descontinuidade das operações. Como sugestão, recomenda-se a adoção da metodologia utilizada nas privatizações aeroportuárias, que também possuíam as mesmas dificuldades.
Minuta de Contrato	Providenciar o alfandegamento do Arrendamento junto à Autoridade Aduaneira, quando cabível;	Sugere-se a confirmação, por meio de redação clara, quanto à inclusão no cronograma de custos e as ações a serem executadas pelo futuro arrendatário para atender às normas vigentes, e, adicionalmente, propor o quanto segue: “O futuro arrendatário não poderá ser punido por eventuais atrasos no processo de alfandegamento por motivos relacionados ao antigo gestor e/ou novas legislações e regulamentações; Custos adicionais motivados para adequação das operações são passíveis de recomposição econômico-financeira, caso esses não sejam previamente conhecidos, informados e/ou considerados nos estudos econômico-financeiros; Disponibilização dos documentos referentes às atuais licenças de alfandegamento do TERSAB
Minuta de Contrato	Pagar as Tarifas Portuárias nos prazos previstos pela regulamentação aplicável ao Porto Organizado;	De acordo com os Estudos apresentados, não existem tarifas portuárias devidas pelo futuro arrendatário. Nesse sentido, sugerimos a exclusão dessa referência, evitando uma insegurança jurídica ao Contrato de Arrendamento.
Minuta de Contrato	Permitir, em caráter excepcional e mediante remuneração, a utilização por terceiros das Instalações Portuárias e equipamentos arrendados, bem como o direito de passagem outorgado a terceiros, na forma em que dispuser a regulamentação;	Como toda a área operacional do TERSAB está sendo arrendada e, em sendo a instalação portuária uma ilha artificial localizada a cerca de 10 milhas da costa, não faz sentido haver a previsão de direito de passagem outorgado a terceiros. Solicita-se a exclusão dessa referência da cláusula 7.1.1 xxi.
Minuta de Contrato	Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual indicados no quadro abaixo:	Como o TERSAB realiza movimentação portuária de recepção e embarque de sal marinho, de forma a evitar insegurança jurídica com a interpretação dessa cláusula, recomenda-se referência a movimentação do sal embarcado em navios.

Minuta de Contrato	R\$ 1,51 (um real e cinquenta e um centavos) por tonelada de qualquer carga movimentada, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto	Como o TERSAB realiza movimentação portuária de recepção e embarque de sal marinho, de forma a evitar insegurança jurídica com a interpretação dessa cláusula, recomenda-se a referência pela movimentação apenas de carga embarcada em navios.
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	Como o TERSAB realiza movimentação portuária de recepção e embarque de sal marinho, de forma a evitar insegurança jurídica com a interpretação dessa cláusula, recomenda-se a referência pela movimentação apenas de carga embarcada em navios.
Minuta de Contrato	Obrigações e Passivos ambientais	Indicação clara quanto ao píer de navios que será feito pela Autoridade Portuária para atender ao disposto no TAC (001/2019), a saber: e) Substituir os equipamentos e estruturas de proteção/atracação das barcas e navios .
Minuta de Contrato	Obrigações e Passivos ambientais	Disponibilização de status atualizado dos itens referentes ao TAC (001/2018) - IBAMA e redação clara sobre a responsabilidade de cumprimento do mesmo, que será da CODERN, e não da Arrendatária.
Minuta de Contrato	Obrigações e Passivos ambientais	Indicação clara quanto aos levantamentos ou projeto das reformas necessárias constantes do TAC (001/2019), a saber: d) Reformar a área de tancagem, armazenamento e distribuição de combustíveis no terminal marítimo .
Minuta de Contrato	Obrigações e Passivos ambientais	Indicação clara quanto ao píer de navios que será feito pela Autoridade Portuária para atender ao disposto no TAC (001/2019), a saber: e) Substituir os equipamentos e estruturas de proteção/atracação das barcas e navios .

Minuta de Contrato	A área de interesse pode ser classificada como Área Potencialmente Contaminada (AP) e com os passivos ambientais. Cumpre à Arrendatária observar os parâmetros e condições do Termo de Ajuste de Conduta (TAC), junto ao IBAMA (TAC nº 001/2018): a) contratar,	As obrigações constantes desse TAC são decorrentes de inexistir Licença de Operação - LO. A LO a ser emitida para o futuro arrendatário irá estipular as obrigações que deverão ser cumpridas. Portanto, as exigências contidas nessa cláusula não devem ser incluídas, por ser uma extrapolação de competência do MINFRA. De forma a evitar insegurança jurídica, sugere-se a exclusão dessa cláusula.
Minuta de Contrato	Alocação de Riscos	Conforme Seção C (Engenharia), "a Autoridade Portuária irá realizar uma série investimentos no TERSAB no ano de 2020, que foram também enquadrados no presente Estudo no rol do Anexo C-2 - Ativos Existentes, visto que nele constam os ativos que serão disponibilizados ao futuro arrendatário", investimentos esses que "visam a realização de adequações operacionais no terminal e canal de acesso para resguardar a regularidade e a segurança das operações, englobando a recuperação e aquisição de ativos", texto seguido pela listagem dos investimentos a serem executados. Considerando que esses investimentos são fundamentais para a execução do Contrato de Arrendamento, se sugere que sejam indicados quais os investimentos serão realizados pela Autoridade Portuária, de forma particularizada, além da citação explícita como condicionante para a execução do contrato no próprio Contrato de Arrendamento. Sugere-se, ainda, que, na hipótese de tais investimentos não serem realizados, causando prejuízo à Arrendatária, que seja o mesmo assumido pelo Poder Concedente. Como exemplo, citamos o disposto no Leilão 01/2019 da ANTAQ do STS14 e STS14A (em andamento), referente aos investimentos de acesso ferroviários: "13.2.8 Atraso que extrapole o 3º ano contado da Data de Assunção na conclusão das obras de acesso ferroviários ao terminal a serem executadas no entorno do arrendamento, desde que haja efetivo prejuízo para Arrendatária no cumprimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos neste Contrato"
Minuta de Contrato	Alocação de Riscos	Conforme relatório de Processos Afetos ao Arrendamento, a TERSAB possui, além dos processos no âmbito ambiental, diversos processos tributários, trabalhistas e cíveis. Assim como são tratados os passivos ambientais, na cláusula 12.3 da Minuta do Contrato sugere-se que a futura arrendatária possa contratar consultorias independentes especializadas para apresentação de relatório detalhado à ANTAQ com a indicação de passivos eventualmente não informados ou detalhados até a Data de Assunção. Adicionalmente, sugere-se a isenção de aplicação de penalidades, multas ou qualquer tipo de onerosidade ao futuro arrendatário por potenciais atrasos na emissão de licenças de implantação e operação e Alvarás da Prefeitura, em razão de tais passivos ambientais, cíveis, trabalhistas e tributários informados e a serem identificados no relatório elaborado em até 365 dias após Data de Assunção. Solicita-se também o detalhamento dos ativos que compõem o Complexo TERSAB ofertados em garantias de processos judiciais, bem como a indicação e disponibilização de tais processos judiciais, juntamente com a classificação de êxito.
Minuta de Contrato	Alocação de Riscos	Conforme relatório de Processos Afetos ao Arrendamento, a TERSAB possui, além dos processos no âmbito ambiental, diversos processos tributários, trabalhistas e cíveis. Assim como são tratados os passivos ambientais, na cláusula 12.3 da Minuta do Contrato sugere-se que a futura arrendatária possa contratar consultorias independentes especializadas para apresentação de relatório detalhado à ANTAQ com a indicação de passivos eventualmente não informados ou detalhados até a Data de Assunção. Adicionalmente, sugere-se a isenção de aplicação de penalidades, multas ou qualquer tipo de onerosidade ao futuro arrendatário por potenciais atrasos na emissão de licenças de implantação e operação e Alvarás da Prefeitura, em razão de tais passivos ambientais, cíveis, trabalhistas e tributários informados e a serem identificados no relatório elaborado em até 365 dias após Data de Assunção. Solicita-se também o detalhamento dos ativos que compõem o Complexo TERSAB ofertados em garantias de processos judiciais, bem como a indicação e disponibilização de tais processos judiciais, juntamente com a classificação de êxito.

Minuta de Contrato	Alocação de Riscos	Na Audiência Pública 11/2020 do dia 11 de agosto de 2020, foi mencionado pelo representante da EPL que a Tarifa Teto estabelecida pelo Contrato de Arrendamento poderia ser passível de revisão caso seja autorizada ou implantada nova operação na região que resulte em uma concorrência com o TERSAB. Todavia, a Cláusula 13.1.20 da Minuta do Contrato de Arrendamento descreve que 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 , o que evidencia um risco integral e exclusivo do Arrendatário, não passível de pleito de recomposição econômico-financeira do contrato. Sugere-se a exclusão da cláusula mencionada dado o esclarecimento divergente apresentado em Audiência Pública.
Minuta de Contrato	Obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas ao Arrendamento;	Como o TERSAB e a Base de Apoio não possuem Licenças Ambientais, nem estão disponibilizados documentos que atestem as necessidades para a obtenção da Licença de Operação, permitindo avaliar as necessidades, complexidades e prazos para a obtenção da referida licença, e, caso a licença de operação para a CODERN não seja emitida até a realização do processo licitatório, sugere-se que o Poder Concedente assuma parte do risco, estipulando um prazo máximo de 6 meses para a emissão da LO por parte do Ibama. Em ocorrendo um prazo maior, o futuro arrendatário teria direito de reequilíbrio contratual. Pela situação atípica desse arrendamento, a transferência desse risco ao futuro arrendatário proporciona grande insegurança, podendo resultar no desinteresse de empresas de participarem do certame licitatório.

Minuta de Contrato	Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato;	<p>A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13182/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 11/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada TERSAB, no Porto de Areia Branca/RN. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia112020@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. As boas práticas recomendam que cada risco seja alocado à parte que tenha melhores condições de lidar com ele; de outra forma, se o vencedor do leilão fosse responsável por todo e qualquer risco, a licitação poderia, no limite, ser inviabilizada. Diferentemente da minuta de contrato disponibilizada na Audiência Pública Antaq nº 09/2019, no contrato de TERSAB aloca-se completamente ao arrendatário o risco de manifestações sociais afetarem a prestação dos serviços - repetindo o disposto na Audiência Pública Antaq nº 03/2020. Segue comparação entre as minutas: Audiência Pública Antaq nº 11/2020: 13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato; (...) Audiência Pública Antaq nº 09/2019: 13.1 Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao Arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: (...) 13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato por: a) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data da Assunção, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, em condições normais do mercado de seguros; e b) até 90 (noventa) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data da Assunção, se as perdas e danos causados por tais eventos se sujeitem à cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, em condições normais do mercado de seguros; (...) .Percebe-se que, na alocação desse risco - sobre o qual o arrendatário tem, notadamente, menos controle e 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 é um retrocesso, pois o arrendatário tem menos capacidade de lidar com esse risco do que o Poder Concedente. 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, a Antaq diz: 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 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 como se segue: 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.</p>
--------------------	--	--

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;	Como toda a área operacional do TERSAB está sendo arrendada e, em sendo a instalação portuária uma ilha artificial localizada a cerca de 10 milhas da costa, não faz sentido haver a previsão de direito de passagem outorgado a terceiros. Solicita-se a exclusão dessa referência da cláusula 13.1.2.2
Minuta de Contrato	A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	O projeto da ampliação do TERSAB tem comprovadamente um erro, seja no projeto, na engenharia, ou nas obras de construção. A obra de recuperação é responsabilidade do Poder Concedente, não podendo ser transferido o risco de falhas de sua execução ao futuro arrendatário. Cabe ao futuro arrendatário os riscos no caso da não realização de manutenção adequada.
Minuta de Contrato	A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	O Projeto de Arrendamento contém um conjunto de investimentos que precisam ser realizados pelo Poder Concedente antes da assunção do Terminal Portuário pelo futuro arrendatário. No entanto o Contrato de Arrendamento não apresenta nenhuma referência sobre os impactos de atrasos nessas obras e nem de perdas financeiras caso a entrega do Terminal Portuário não possa ocorrer logo após a assunção do Contrato de Arrendamento, de acordo com os prazos contratuais.
Minuta de Contrato	A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:	A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13182/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 11/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada TERSAB, no Porto de Areia Branca/RN. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia112020@antaq.gov.br. Sobre o tema, quanto ao risco pela eventualidade de a Codern não realizar os investimentos apontados nos documentos disponibilizados no âmbito da presente audiência pública - investimentos estes que são considerados, nos estudos, ativos existentes que estarão disponibilizados ao arrendatário - a nota técnica da EPL menciona que será explicitado, na minuta de contrato, que tal risco será alocado ao Poder Concedente. Ao se analisar a minuta de contrato, todavia, a cláusula 13.2 e subitens - que trazem a lista taxativa de riscos alocados ao Poder Concedente - não faz menção à hipótese de a Autoridade Portuária não realizar os investimentos devidos. Nesse sentido, tendo vista a relevância de tais investimentos para o projeto - e considerando-se a obviedade de que o Poder Concedente é a parte que melhor pode lidar com esse risco, já que a Codern é empresa estatal a ele vinculada -, a Seae recomenda que seja listado, entre os riscos assumidos pelo Poder Concedente, o risco de a Codern não realizar os investimentos sob sua responsabilidade, preferencialmente deixando claro, no contrato a lista de tais investimentos, bem como o prazo pra sua conclusão.

Minuta de Contrato	Caso o valor efetivamente cobrado da Arrendatária a título de IPTU seja superior ou inferior ao valor que foi considerado nos estudos que precederam a elaboração do edital de licitação, a Arrendatária ou o Poder Concedente, conforme o caso, farão jus à re	Em sendo o valor de IPTU uma estimativa, sem qualquer comprovação de que o valor venha a ser praticado, sugere-se a exclusão desse valor dos Estudos, sendo a cláusula 13.5 alterada para a seguinte redação, evitando a necessidade de realizar reequilíbrio contratual no caso do valor não vir a ser cobrado, ou ser diferente do estimado nos Estudos. 13.5 Caso o arrendamento tenha incidência de IPTU, a Arrendatária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso comprovado o impacto sobre o fluxo de receitas e despesas do terminal portuário arrendado.
Minuta de Contrato	Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13182/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 11/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada TERSAB, no Porto de Areia Branca/RN. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia112020@antaq.gov.br. Quanto ao procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a minuta relativa à área TERSAB traz inovações em relação a contratos anteriores, diferenciando-se da praxe utilizada pela Antaq até então. Na minuta em questão, 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 TERSAB siga a praxe utilizada pela agência, de forma que o processo seja instaurado conforme descrito na frase anterior.
Minuta de Contrato	Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	Assim como o expresso na cláusula 13.5 sobre o IPTU, sugere-se que as alterações nas normas de cobrança das Tarifas Portuárias pela Autoridade Portuária e/ou a criação de tarifas ou taxas de entidades públicas ou OGMO não previstas nos estudos do Edital excluídas as explicitamente descritas no Contrato de Arrendamento, farão jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, quando comprovado o impacto sobre o fluxo de receitas e despesas do terminal portuário arrendado.
Minuta de Contrato	A Arrendatária receberá os Bens do Arrendamento, inclusive as áreas, infraestruturas e Instalações Portuárias, no estado em que se encontram e por sua conta e risco.	O projeto da ampliação do TERSAB tem comprovadamente um erro, seja no projeto, na engenharia, ou na execução da construção. A obra de recuperação é responsabilidade do Poder Concedente, não podendo ser transferido o risco de falhas de sua execução ao futuro arrendatário. A insegurança do desconhecimento da real situação dos bens proporciona riscos que reduzem o interesse de empresas em participar do certame licitatório, devendo o risco de avarias decorrentes da obra de ampliação ser de responsabilidade do Poder Concedente, ficando ao arrendatário apenas a responsabilidade no caso de comprovada falta de manutenção preventiva. Destaca-se ainda que há um risco oculto e que não tem como ser avaliado pelos futuros arrendatários, uma vez que requer estudos incompatíveis o os prazos do processo licitatório. Trata-se da situação estrutural do Porto-Ilha, que, por não ter o seu sistema de proteção catódica funcionando a mais de 4 anos, poderá haver comprometimento de estruturas subaquáticas. Sugere-se que, após a assunção do arrendamento, o futuro arrendatário tenha 6 meses para apresentar estudo que ateste a existência de falhas estruturais, sendo os custos com as correções dessas falhas de responsabilidade do Poder Concedente. Exclui-se dessa análise o Cais de Barcaças, que já tem estudo desenvolvido e a obra de sua recuperação já estar incluída como responsabilidade do futuro arrendatário.

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\$	A Garantia de Execução de Contrato aqui definida é um valor extremamente elevado, que contém a garantia para execução de obras. O valor representa mais de 3 anos de arrendamento. De forma a reduzir o ônus sobre o contrato de arrendamento, sugere-se a redução do valor de garantia após a execução dos investimentos contratuais obrigatórios.
Minuta de Contrato	Danos materiais causados às Propriedades Circunvizinhas;	Por inexistirem esses riscos na área off-shore, sugerimos incluir, de forma a evitar a contratação de seguros desnecessários, nesses itens a expressão:, se aplicável.
Minuta de Contrato	Danos a redes e serviços públicos;	Por inexistirem esses riscos na área off-shore, sugerimos incluir, de forma a evitar a contratação de seguros desnecessários, nesses itens a expressão:, se aplicável.
Minuta de Contrato	Contratar seguro incluindo lucros cessantes durante a operação, com cobertura para as despesas fixas necessárias à continuidade da prestação das Atividades, pelo período indenitário mínimo de 6 (seis) meses, incêndio, raio, explosão de qualquer natureza,	O projeto da ampliação do TERSAB tem comprovadamente um erro, seja no projeto, na engenharia, ou na execução da construção. A obra de recuperação é responsabilidade do Poder Concedente, não podendo ser transferido o risco de falhas de sua execução ao futuro arrendatário. A insegurança do desconhecimento da real situação dos bens proporciona riscos que reduzem o interesse de empresas em participar do certame licitatório, devendo o risco de avarias decorrentes da obra de ampliação ser de responsabilidade do Poder Concedente, ficando ao arrendatário apenas a responsabilidade no caso de comprovada falta de manutenção preventiva. Destaca-se ainda que há um risco oculto e que não tem como ser avaliado pelos futuros arrendatários, uma vez que requer estudos incompatíveis com os prazos do processo licitatório. Trata-se da situação estrutural do Porto-Ilha, que, por não ter o seu sistema de proteção catódica funcionando a mais de 4 anos, poderá haver comprometimento de estruturas subaquáticas. O seguro de lucros cessantes por acidentes estruturais pela falta de manutenção das infraestruturas metálicas somente deveria ser exigido após a constatação de inexistirem problemas estruturais.

Minuta de Contrato	Alternativamente à criação da SPE, a arrendatária poderá criar unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação	<p>A SEAE/ME elaborou o Parecer SEI nº 13182/2020/ME, de 13 de agosto de 2020, sobre o tema da Audiência Pública Antaq nº 11/2020, que trata de minutas de edital e contrato e demais documentos técnicos relativos ao leilão da área denominada TERSAB, no Porto de Areia Branca/RN. A íntegra do mencionado parecer foi enviado para o e-mail disponibilizado na presente audiência pública: anexo_audiencia112020@antaq.gov.br. As minutas 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 leilado, 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 segrega a operadora do serviço concedido - segregação 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 à Audiência Pública nº 03/2020, a Antaq menciona o seguinte quanto à sugestão 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 segregação contábil pelo detalhamento previsto na Resolução Normativa nº 28-ANTAQ já satisfazem os anseios regulatórios da Agência. 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 ressaltar que é prática usual a obrigatoriedade de constituir SPE para operar a infraestrutura concedida, impende 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. 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. Quanto ao acesso a crédito por parte do arrendatário, 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. De exposto, 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 TERSAB.</p>
--------------------	---	---

Minuta de Contrato	Até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos, a Arrendatária constituída para a exploração do Arrendamento deverá subscrever e integralizar 100% (cem por cento) do capital social inicial mínimo, no valor R\$ 32.556.358,53	Tendo em vista que esse valor considera os investimentos a serem realizados ao longo do Contrato de Arrendamento, sugere-se a revisão dessa cláusula, de forma a que o Capital Social poderá ser integralizado de acordo com o cronograma de investimentos constante dos Estudos de Engenharia.
Minuta de Contrato	Conceder empréstimos, financiamentos e/ou quaisquer outras formas de transferência de recursos para seus acionistas e/ou Partes Relacionadas, exceto transferências de recursos a título de distribuição de dividendos, pagamentos de juros sobre capital próp	No caso da Arrendatária não ser uma SPE, essa cláusula, na forma apresentada, poderá limitar as atividades da empresa. Sugere-se a revisão desse texto de forma a não privar demandas específicas de empresas que não sejam SPE.
Minuta de Contrato	O Poder Concedente poderá autorizar, mediante análise prévia da ANTAQ, a assunção do controle ou administração temporária da Arrendatária por seus Financiadores e Garantidores, no caso de inadimplemento dos contratos de financiamento e para promover a sua	No caso da Arrendatária não ser uma SPE, essa cláusula, na forma apresentada, poderá inviabilizar as atividades da empresa, extrapolando as responsabilidades definidas no Contrato de Arrendamento. Sugere-se a revisão desse texto de forma a não privar demandas de empresas que não sejam SPE, devendo a assunção se referir explicitamente às atividades relacionadas ao Contrato de Arrendamento.

Minuta de Contrato	A Parte interessada notificará por escrito à outra quanto ao interesse em iniciar negociação ou mediação, relativa a disputa ou controvérsia decorrente do Contrato que envolva direito patrimonial disponível ou direito indisponível que admita transação, o	PROPOSTA DE REDAÇÃO: 27.3.1 A Parte interessada notificará por escrito a outra quanto ao interesse em iniciar mediação, relativa a disputa ou controvérsia decorrente do Contrato que envolva direito patrimonial disponível ou direito indisponível que admita transação, observado o disposto na Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015. 27.3.1.1 Em caso de escolha pela mediação, a Parte notificada terá o prazo de 15 (quinze) dias para apresentar resposta por escrito, preferencialmente por meio eletrônico, manifestando-se sobre seu interesse em mediar. JUSTIFICATIVA: Sugere-se a exclusão da expressão negociação, para que o termo não se confunda com a mediação. Pela redação original da minuta do contrato, os institutos da mediação e negociação parecem estar sendo tratados como sinônimos, embora se tratem de meios de solução de conflitos diversos. De toda sorte, a exclusão de previsão expressa em contrato não prejudica a possibilidade de as partes negociarem.
Minuta de Contrato	A Parte interessada notificará por escrito à outra quanto ao interesse em iniciar negociação ou mediação, relativa a disputa ou controvérsia decorrente do Contrato que envolva direito patrimonial disponível ou direito indisponível que admita transação, o	27.3.1 A Parte interessada notificará por escrito a outra quanto ao interesse em iniciar mediação, relativa a disputa ou controvérsia decorrente do Contrato que envolva direito patrimonial disponível ou direito indisponível que admita transação, observado o disposto na Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015. 27.3.1.1 Em caso de escolha pela mediação, a Parte notificada terá o prazo de 15 (quinze) dias para apresentar resposta por escrito, preferencialmente por meio eletrônico, manifestando-se sobre seu interesse em mediar.
Minuta de Contrato	Alcançado consenso relativo a toda ou parte da controvérsia, as partes reduzirão a termo a solução encontrada, que valerá como título executivo extrajudicial.	27.3.1.2 Alcançado consenso relativo a toda ou parte da controvérsia, as partes reduzirão a termo a solução encontrada, que valerá como título executivo extrajudicial. 27.3.1.3 Não alcançado consenso no prazo de 90 (noventa) dias, contado do recebimento pela Parte interessada da resposta, a mediação será considerada frustrada, salvo se as partes acordarem a prorrogação do prazo por igual período.
Minuta de Contrato	Alcançado consenso relativo a toda ou parte da controvérsia, as partes reduzirão a termo a solução encontrada, que valerá como título executivo extrajudicial.	PROPOSTA DE REDAÇÃO: 27.3.1.2 Alcançado consenso relativo a toda ou parte da controvérsia, as partes reduzirão a termo a solução encontrada, que valerá como título executivo extrajudicial. 27.3.1.3 Não alcançado consenso no prazo de 90 (noventa) dias, contado do recebimento pela Parte interessada da resposta, a mediação será considerada frustrada, salvo se as partes acordarem a prorrogação do prazo por igual período. JUSTIFICATIVA: A indicação de prazo para resposta à notificação que endereça o interesse em resolver o conflito mediante mediação, bem como para a sua conclusão e encerramento, confere objetividade e maior eficácia ao procedimento. Além disso, ainda que não se trate de cláusula mandatória, a fixação de um prazo expresso para solução das controvérsias mediante mediação impede que alguma das Partes postergue indefinidamente tais procedimentos, com o intuito de retardar a instauração do procedimento arbitral.

Minuta de Contrato	Independente de provocation para instauracao de negociacao ou mediação, ou frustrada a realizacao destas, as Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e seus respectivos anex	PROPOSTA DE REDAÇÃO: 27.3.2 Independentemente de provocação para instauração de mediação, ou frustrada a realização desta, as Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e seus respectivos anexos, relativas a direitos patrimoniais disponíveis. JUSTIFICATIVA: Adequar a cláusula à exclusão do termo "negociação".
Minuta de Contrato	Independente de provocation para instauracao de negociacao ou mediação, ou frustrada a realizacao destas, as Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e seus respectivos anex	27.3.2 Independentemente de provocação para instauração de mediação, ou frustrada a realização desta, as Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e seus respectivos anexos, relativas a direitos patrimoniais disponíveis.
Minuta de Contrato	Entendem-se como relativas a direitos patrimoniais disponíveis, entre outras, as controvérsias ou disputas que versem sobre:	27.3.2.1 Entendem-se como relativas a direitos patrimoniais disponíveis, mas a elas não se limitando, as controvérsias ou disputas que versem sobre:
Minuta de Contrato	Entendem-se como relativas a direitos patrimoniais disponíveis, entre outras, as controvérsias ou disputas que versem sobre:	PROPOSTA DE REDAÇÃO: 27.3.2.1 Entendem-se como relativas a direitos patrimoniais disponíveis, mas a elas não se limitando, as controvérsias ou disputas que versem sobre: JUSTIFICATIVA: Adequação da redação.

Minuta de Contrato	O processo arbitral será administrado por Câmara de Arbitragem com reconhecida idoneidade, competência e experiência na condução de procedimentos arbitrais, com capacidade para administrar a arbitragem conforme as regras da presente cláusula compromissória	PROPOSTA DE REDAÇÃO: 27.3.3 O processo arbitral será administrado pela Câmara de Arbitragem escolhida nos termos das Subcláusulas 27.3.3.1 e 27.3.3.2. JUSTIFICATIVA: Como a câmara arbitral será escolhida dentre uma das já mencionadas na subcláusula, ou então dentre uma das câmaras credenciadas pela União, é desnecessário indicar as qualificações esperadas para a câmara.
Minuta de Contrato	O processo arbitral será administrado por Câmara de Arbitragem com reconhecida idoneidade, competência e experiência na condução de procedimentos arbitrais, com capacidade para administrar a arbitragem conforme as regras da presente cláusula compromissória	27.3.3 O processo arbitral será administrado pela Câmara de Arbitragem escolhida nos termos das Subcláusulas 27.3.3.1 e 27.3.3.2.
Minuta de Contrato	As Partes definirão a Câmara Arbitral de comum acordo.	excluir
Minuta de Contrato	As Partes definirão a Câmara Arbitral de comum acordo.	PROPOSTA DE REDAÇÃO: excluir essa subcláusula. JUSTIFICATIVA: Entendemos que deve ficar claro na cláusula a qual parte compete indicar a câmara de arbitragem uma vez que, havendo disputa na execução do contrato, é possível não haver consenso, de maneira que é mais eficiente indicar desde logo a qual parte compete a escolha. O mais usual é deixar a escolha para a parte que requer a arbitragem.

Minuta de Contrato	Na hipótese de as Partes não chegarem a um acordo quanto à escolha da Câmara Arbitral no prazo de quinze dias, a parte interessada em instituir a arbitragem escolherá uma dentre as seguintes instituições, desde que atendidas as demais exigências desta cl	PROPOSTA DE REDAÇÃO: 27.3.3.1.A Parte interessada em instituir a arbitragem escolherá indistintamente uma dentre as seguintes instituições, desde que atendidas as demais exigências desta cláusula: Centro de Arbitragem e Mediação Brasil-Canadá - CCBC; International Court of Arbitration of the ICC; ou Câmara de Mediação e Arbitragem Empresarial - CAMARB. JUSTIFICATIVA: Ajuste de redação para deixar a competência da escolha da instituição arbitral para a parte requerente da arbitragem.
Minuta de Contrato	Na hipótese de as Partes não chegarem a um acordo quanto à escolha da Câmara Arbitral no prazo de quinze dias, a parte interessada em instituir a arbitragem escolherá uma dentre as seguintes instituições, desde que atendidas as demais exigências desta cl	27.3.3.1.A Parte interessada em instituir a arbitragem escolherá indistintamente uma dentre as seguintes instituições, desde que atendidas as demais exigências desta cláusula: Centro de Arbitragem e Mediação Brasil-Canadá - CCBC; International Court of Arbitration of the ICC; ou Câmara de Mediação e Arbitragem Empresarial - CAMARB.
Minuta de Contrato	Cada Parte escolherá um árbitro, independentemente da lista de árbitros da Câmara de Arbitragem.	27.3.5. Deverão ser escolhidos três árbitros, observadas as regras da Câmara de Arbitragem escolhida.
Minuta de Contrato	Cada Parte escolherá um árbitro, independentemente da lista de árbitros da Câmara de Arbitragem.	PROPOSTA DE REDAÇÃO: 27.3.5. Deverão ser escolhidos três árbitros, observadas as regras da Câmara de Arbitragem escolhida. JUSTIFICATIVA: Para evitar a multiplicidade de normas e evitar a sobreposição de regras, o ideal é fazer referência ao Regulamento da câmara de arbitragem escolhida.
Minuta de Contrato	Os dois árbitros escolhidos designarão o terceiro árbitro e este funcionará como presidente do Tribunal Arbitral.	PROPOSTA DE REDAÇÃO: excluir JUSTIFICATIVA: Exclusão para adequar a redação à proposta de fazer referência ao regulamento da instituição arbitral.

Minuta de Contrato	Os dois árbitros escolhidos designarão o terceiro árbitro e este funcionará como presidente do Tribunal Arbitral.	excluir
Minuta de Contrato	Foro	PROPOSTA DE REDAÇÃO: 27.4 Foro 27.4.1 Para as questões que não versem sobre direitos patrimoniais disponíveis ou que estejam excluídas da jurisdição arbitral, as Partes elegem o foro da Seção Judiciária do Distrito Federal, Brasil, como único competente. . 27.4.2 Fica eleito o foro da Seção Judiciária do Distrito Federal, Brasil, para a adoção das providências jurisdicionais previstas pela Lei 9.307/96, em colaboração ao Tribunal Arbitral, sem qualquer interferência sobre a sua jurisdição. JUSTIFICATIVA: Para que não haja espaço para dúvidas sobre o consentimento das partes quanto ao uso da arbitragem para resolução dos conflitos oriundos do contrato, recomenda-se a revisão do texto contratual, com a indicação expressa de que a intervenção do Poder Judiciário somente ocorrerá na apreciação das matérias não abrangidas pela jurisdição arbitral e para a adoção das providências jurisdicionais de apoio ao Tribunal Arbitral.
Minuta de Contrato	Fica eleito o foro da Seção Judiciária do Distrito Federal para dirimir quaisquer controvérsias oriundas do presente Contrato.	27.4.1 Para as questões que não versem sobre direitos patrimoniais disponíveis ou que estejam excluídas da jurisdição arbitral, as Partes elegem o foro da Seção Judiciária do Distrito Federal, Brasil, como único competente. . 27.4.2 Fica eleito o foro da Seção Judiciária do Distrito Federal, Brasil, para a adoção das providências jurisdicionais previstas pela Lei 9.307/96, em colaboração ao Tribunal Arbitral, sem qualquer interferência sobre a sua jurisdição.
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	3.2.1. Acesso Rodoviário O Complexo Portuário de Areia Branca por ser uma ilha artificial não possui acessos rodoviários ----- O Complexo Portuário de Areia Branca possui uma estrutura terrestre, localizada no Município de Areia Branca, que dispõe de acesso terrestre. Essa estrutura não permite a movimentação de cargas, sendo utilizada como Base de Apoio, para o embarque e desembarque de suprimentos, materiais e equipamentos e pessoal.
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	3.2.3. Acesso Aquaviário Já o canal relativo aos acessos de barcas situa-se na barra do Rio Mossoró, admitindo apenas embarcações com calado inferior a 3,5 m (BRASIL, 2008a). ----- O acesso aquaviário pela barra da foz do rio Mossoró pode ser realizado apenas durante o período de maré alta, uma vez que os bancos de areia bloqueiam a navegação durante o restante do período. Por esse motivo é que o sistema de desembarque de barcas precisa ter um dimensionamento de capacidade mais elevado, dando condições para que as barcas possam ter possibilidade de realizar pelo menos uma viagem a cada 24 horas.
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	3.2.4. Acesso Hidroviário O Complexo Portuário de Areia Branca por ser uma ilha artificial não possui acessos hidroviários. ----- O TERSAB, por ser uma ilha artificial não possui acessos hidroviários. No entanto, o Complexo portuário, por dispor de uma área terrestre, utilizada como Base de Apoio, tem seu acesso realizado pelo rio Mossoró.
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	3.2.5. Acesso Dutoviário O Complexo Portuário de Areia Branca por ser uma ilha artificial não possui acessos dutoviários ----- O fato do Terminal Salineiro ser uma ilha não é impeditivo de ter acesso dutoviário. Diversas instalações portuárias estão localizadas em ilhas e possuem instalações dutoviárias. Sugere-se a revisão da redação para constar apenas que o Complexo Portuário de Areia Branca não possui acessos dutoviários

Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	Item 4 Os equipamentos utilizados na operação pertencem à CODERN e serão disponibilizados ao vencedor do certame licitatório, que poderá utilizá-los ou substituí-los, de acordo com a solução de engenharia que vier a ser adotada. ----- De acordo com o RELATÓRIO DE PROCESSOS AFETOS AO ARRENDAMENTO - EM 16/06/2020, anexo ao processo dessa Audiência Pública, existem diversos equipamentos (Descarregador de Barcaças e os Grupos Geradores) que estão com embargo judicial, servindo como garantias em processos judiciais. De forma a evitar que ocorram paralisações das operações por determinações judiciais após a assunção de um novo operador, ou até permitir a substituição, ou modificações desses bens, sugere-se que, antes da realização do Leilão, esses bens sejam liberados dos entraves judiciais, sendo as garantias substituídas por outros bens da CODERN que não estejam afetos ao Complexo Portuário de Areia Branca.
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	Muito embora seja parte do Complexo Portuário que está sendo licitado, o Estudo não faz uma apresentação da Base de Apoio do TERSAB localizada no município de Areia Branca, sendo apenas destacada as instalações a serem transferidas. Essas instalações possuem infraestruturas prediais e um píer, que precisam ser avaliados e seus custos computados na modelagem de arrendamento, incluindo os custos com manutenção, gestão e operação das oficinas de reparos ali localizadas. É preciso avaliar os recursos existentes (equipamentos e ferramentais), bem como prever investimentos que precisam ser realizados para que essa base possa funcionar da forma como foi originalmente projetada - de servir de apoio para realizar os reparos de equipamentos e estruturas do Porto Ilha, bem como a gestão de recursos humanos e de toda a cadeia logística de suprimento. Cabe observar que atualmente, quase que todos os reparos em terra são realizados pelos usuários do Porto-Ilha, incluindo o fornecimento de pessoal, ferramental e materiais.
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	Documento: SEÇÃO A Contribuição: Pelas dificuldades históricas da CODERN em manter o Terminal Salineiro de Areia Branca, sugere-se a inclusão do canal de acesso no contrato de arrendamento, ficando ao futuro arrendatário do porto toda a gestão e manutenção da atividade portuária. A muitos anos a navegação noturna para o Terminal Salineiro não pode ser realizada por falta de investimentos pela CODERN. Nos preocupa que maiores problemas possam ocorrer no futuro caso a gestão e manutenção do canal de acesso não seja realizada de forma eficiente. Além disso, o futuro arrendatário poderá realizar investimentos, além da dragagem, para melhorar a segurança da navegação.
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	Contribuição: Sugerimos a revisão do `contexto, de forma a que, caso existam no futuro outros produtos, esses deverão ser movimentados de forma complementar e não devem afetar a movimentação do sal. Adicionalmente, sugere-se que não seja permitida a movimentação pelo TERSAB de produtos que possam contaminar o sal.
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	Gostaria de que o novo arrendatário disponibilizasse de um terminal no continente para atender aos carregamentos dos menores aos maiores produtores de sal que não disponibiliza de terminal próprio e nem barcaças próprias. Via sistema pool .
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	Contribuição: Sugerimos a revisão do `contexto, de forma a que, caso existam no futuro outros produtos, esses deverão ser movimentados de forma complementar e não devem afetar a movimentação do sal. Adicionalmente, sugere-se que não seja permitida a movimentação pelo TERSAB de produtos que possam contaminar o sal.
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	Gostaria de que o novo arrendatário disponibilizasse de um terminal no continente para atender aos carregamentos dos menores aos maiores produtores de sal que não disponibiliza de terminal próprio e nem barcaças próprias. Via sistema pool .
Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	Item 2: Os dados apresentados estão bastante desatualizados. O Brasil deixou de ser autossuficiente na produção de sal em 2010. Desde então, somente no período de 2015 a 2017 é que o país teve, por um breve período, produção maior que a demanda. Em 2019 a demanda superou a produção em 340 mil toneladas. Em 2020, com o encerramento das minas de salmoura da Braskem em Maceió, as importações tenderão a aumentar. Muito embora o país possa ter uma produção no Estado do Rio Grande do Norte bem maior, essa capacidade de produção vem sendo limitada pelas dificuldades operacionais e restrições de movimentação historicamente impostas pelo TERSAB. Estima-se que a capacidade instalada do setor salineiro Potiguar é de 7,5 milhões por ano.

Estudo - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	Os equipamentos utilizados na operação pertencem à CODERN e serão disponibilizados ao vencedor do certame licitatório, que poderá utilizá-los ou substituí-los, de acordo com a solução de engenharia que vier a ser adotada. Ante o exposto acima, esclarecer quanto a obrigatoriedade de compra do descarregador de barcas (Estudo TERSAB - Seção C - Engenharia) na hipótese de ser constatado que o carregador existente atende à operação.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição números 26, 27 e 30 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Item 2.1: O Brasil deixou de ser autossuficiente na produção de sal em 2010. Desde então, somente no período de 2015 a 2017 é que o país teve, por um breve período, produção maior que a demanda. Em 2019 a demanda superou a produção em 340 mil toneladas. Em 2020, com o encerramento das minas de salmoura da Braskem em Maceió, as importações tenderão a aumentar. Muito embora o país tenha uma capacidade de produção bem maior, essa produção vem sendo limitada pelas dificuldades operacionais e restrições de movimentação imposta pelo TERSAB.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Gostaria de que o novo arrendatário disponibilizasse de um terminal no continente para atender aos carregamentos dos menores aos maiores produtores de sal que não disponibiliza de terminal próprio e nem barcas próprias. Via sistema pool .
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Contribuição: Sugerimos a revisão do `contexto, de forma a que, caso existam no futuro outros produtos, esses deverão ser movimentados de forma complementar e não devem afetar a movimentação do sal. Adicionalmente, sugere-se que não seja permitida a movimentação pelo TERSAB de produtos que possam contaminar o sal.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Gostaria de que o novo arrendatário disponibilizasse de um terminal no continente para atender aos carregamentos dos menores aos maiores produtores de sal que não disponibiliza de terminal próprio e nem barcas próprias. Via sistema pool .
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Contribuição: Sugerimos a revisão do `contexto, de forma a que, caso existam no futuro outros produtos, esses deverão ser movimentados de forma complementar e não devem afetar a movimentação do sal. Adicionalmente, sugere-se que não seja permitida a movimentação pelo TERSAB de produtos que possam contaminar o sal.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	MERCADO O entendimento do mercado de sal que pode ser movimentado pelo TERSAB é um pouco mais complexo e requer uma análise mais abrangente do mercado. Historicamente, o Terminal Salineiro foi sempre um limitador para as atividades de embarque de sal pelo modal marítimo. A questão de manutenção e funcionamento de forma eficiente sempre foi um tema de preocupação do setor, sendo as dificuldades e riscos afastado os produtores, incluindo grandes produtores. Como resultado, o porto deixou de ser uma ferramenta de desenvolvimento, podendo apenas ser utilizado por poucos produtores, impedindo que o setor pudesse realizar ampliações de produção. Como resultado, a produção da indústria do Rio Grande não consegue atender à demanda crescente do mercado nacional e, muito menos, desenvolver um mercado de exportação de forma mais profissional. Embora o sal produzido na região tenha preços bastante competitivos quando comparado a de outros produtores no mundo, a complexa, ineficiente e dispendiosa operação para a realização de embarques em navios faz com que o produto perca atratividade. As ineficiências históricas afastam compradores do produto e para tentar ultrapassar essas dificuldades os produtores que utilizam o porto têm que assumir todos os riscos, o que afastou muitos de utilizar o porto. Por esses motivos, o mercado constante dos Estudos contempla essa ineficiência histórica e não aborda o potencial de carga que poderá ser gerado com uma operação eficiente, econômica e que traga soluções para os problemas históricos para a utilização da alternativa de transporte marítimo. No mercado nacional, o sal embarcado pelo Terminal Salineiro vem perdendo competitividade perante o sal chileno, que já comercializa mais de 1 milhão de toneladas nos portos de Santos, Paranaguá e Imbituba. Com o fechamento da produção de salmoura pela Braskem em Maceió, surgiu um novo mercado de quase 1 milhão de toneladas de sal por ano, mas que, pelas restrições do Terminal Salineiro, não tem como ser atendido pela indústria local. O mercado externo, que é um grande potencial para o sal brasileiro, vem sempre sendo desenvolvido de forma tímida, não tendo meios para atender à crescente demanda. Por esses motivos, é preciso avaliar eventuais ganhos de eficiência que serão obtidos com a logística do sal, que é a atual limitação, imposta pelas ineficiências do TERSAB, para a competitividade do produto brasileiro.

Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Contribuição: A informação apresentada referente a autossuficiência do Brasil não está correta. O Brasil deixou de ser autossuficiente na produção de sal em 2010. Desde então, somente no período de 2015 a 2017 é que o país teve, por um breve período, produção maior que a demanda. Em 2019 a demanda superou a produção em 340 mil toneladas. Em 2020, com o encerramento das minas de salmoura da Braskem em Maceió, as importações tenderão a aumentar. Muito embora o país possa ter uma produção bem maior e voltar a ser autossuficiente, essa capacidade de produção vem sendo limitada pelas dificuldades operacionais e restrições de movimentação imposta pelo TERSAB.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Item 3.1.1 Após a estimativa das projeções de demanda, foi realizada uma etapa de discussão dos resultados para avaliação das expectativas. Essa discussão ocorreu por meio de reuniões temáticas organizadas pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), vinculada ao Ministério da Infraestrutura, entre agosto e setembro de 2018. ----- ----- Estudo recentemente desenvolvido pela empresa Merco Shipping (anexo) demonstra que os estudos de demanda foram todos desenvolvidos com base em premissas que consideram a ineficiência histórica do TERSAB. Como avaliado no Estudo, o Porto Ilha foi, ao longo dos últimos 25 anos, fator limitador de movimentação, seja por limitações de capacidade antes de sua obra de ampliação e, mais recentemente, pela ineficiência operacional decorrente dos elevados índices de paralisações e restrições por falta de manutenção adequada. Por esse motivo, historicamente, os usuários do Porto Ilha não têm perspectivas de aumentar produção e realizar maiores movimentações pelo terminal salineiro e os produtores de médio e pequeno porte não têm como absorver os riscos e nem dispõem de viabilidade para investir no transporte de barcas. Em assim sendo, pode-se afirmar que as projeções precisam ser desenvolvidas considerando o aumento de produção que ocorrerá com a eficiência operacional e os possíveis ganhos no custo logístico, que permitirá que o sal produzido na região tenha uma maior competitividade.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Item 3.1.2 Dentre essas variáveis, destacam-se o PIB, a taxa de câmbio e o preço médio em caso de commodities. Assim, pressupõe-se que uma variação positiva na renda resulte em impacto positivo na demanda, e que um aumento da taxa de câmbio (desvalorização do real) tenha impacto negativo nas importações, mas positivo no caso das exportações. Além disso, considera-se que o histórico de movimentação também é relevante na determinação da demanda futura, de forma que seja possível captar a inércia da demanda, ou seja, uma tendência, que não pode ser captada nas demais variáveis. É importante ressaltar que a demanda dos produtos é estimada para todos os pares origem-destino relevantes, constituídos por microrregiões brasileiras e países parceiros. ----- ----- Estudo recentemente desenvolvido pela empresa Merco Shipping (encaminhado anexo por e-mail) demonstra que os estudos de demanda foram todos desenvolvidos com base em premissas que consideram a ineficiência histórica do TERSAB. Como avaliado no Estudo, o Porto Ilha é, ao longo dos últimos 25 anos, fator limitador de movimentação, seja pelas limitações de capacidade antes de sua obra de ampliação e, mais recentemente, pela ineficiência operacional decorrente do elevado índice de paralisações e restrições por falta de manutenção adequada. Por esse motivo, historicamente, os usuários do Porto Ilha não têm perspectivas de aumentar produção e realizar maiores movimentações pelo terminal salineiro e os produtores de médio e pequeno porte não têm como absorver os riscos e nem dispõem de viabilidade para investir no transporte de barcas. Tal fato explica as baixas taxas de crescimento indicadas nos documentos de Planejamento Portuário. Pode-se afirmar que as projeções precisam ser desenvolvidas considerando o aumento de produção que tende a ocorrer com a maior eficiência operacional e os possíveis ganhos no custo logístico, que permitirão que o sal produzido na região tenha uma maior competitividade frente ao sal produzido em outros países exportadores. Os drivers que indicam o potencial de movimentação são, em parte, os citados nos documentos que embasam a demanda nos Estudos. No entanto, em sendo o mercado externo um grande potencial para o sal brasileiro, de forma a avaliar a demanda, é necessário considerar os preços e as variações cambiais dos principais países que exportam (Chile, México, Índia e Austrália) para os mesmos mercados (mercados dos Estados Unidos, Nigéria e Camarões). Adicionalmente, é preciso avaliar eventuais ganhos de eficiência que serão obtidos com a logística do sal, que é a atual limitação, imposta pelas ineficiências do TERSAB, para a competitividade do produto brasileiro.

Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>3.2 Demanda Macro Com base nos dados apresentados no Plano Mestre e no PNLP, é possível identificar que as taxas médias de evolução previstas para a movimentação portuária de sal marinho mostram-se aderentes para o período previsto contratualmente de 2022 a 2046 (PNLP: 1,45% e Plano Mestre: 0,92%). ----- Estudo recentemente desenvolvido pela empresa Merco Shipping (encaminhado anexo por e-mail) demonstra que os estudos de demanda foram todos desenvolvidos com base em premissas que consideram a ineficiência histórica do TERSAB. Como avaliado no Estudo, o Porto Ilha é, ao longo dos últimos 25 anos, fator limitador de movimentação, seja pelas limitações de capacidade antes de sua obra de ampliação e, mais recentemente, pela ineficiência operacional decorrente do elevado índice de paralisações e restrições por falta de manutenção adequada. Por esse motivo, historicamente, os usuários do Porto Ilha não têm perspectivas de aumentar produção e realizar maiores movimentações pelo terminal salineiro e os produtores de médio e pequeno porte não têm como absorver os riscos e nem dispõem de viabilidade para investir no transporte de barcaças. Tal fato explica as baixas taxas de crescimento indicadas nos documentos de Planejamento Portuário. Pode-se afirmar que as projeções precisam ser desenvolvidas considerando o aumento de produção que tende a ocorrer com a maior eficiência operacional e os possíveis ganhos no custo logístico, que permitirão que o sal produzido na região tenha uma maior competitividade frente ao sal produzido em outros países exportadores. Os drivers que indicam o potencial de movimentação são, em parte, os citados nos documentos que embasam a demanda nos Estudos. No entanto, em sendo o mercado externo um grande potencial para o sal brasileiro, de forma a avaliar a demanda, é necessário considerar os preços e as variações cambiais dos principais países que exportam (Chile, México, Índia e Austrália) para os mesmos mercados (mercados dos Estados Unidos, Nigéria e Camarões). Adicionalmente, é preciso avaliar eventuais ganhos de eficiência que serão obtidos com a logística do sal, que é a atual limitação, imposta pelas ineficiências do TERSAB, para a competitividade do produto brasileiro.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>3.2 A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de granéis sólidos minerais, com base nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), em diferentes cenários, as quais serão utilizadas para projetar a demanda micro para o terminal. ----- Sugere-se a reavaliação da projeção macro. A movimentação em 2019 foi de 2,19 milhões de toneladas e, pela movimentação realizada até junho de 2020, pode-se estimar que a movimentação total em 2020 dificilmente atingirá 1,9 milhões de toneladas. A ineficiência das operações do TERSAB vem aumentando os custos logísticos, tornando o sal brasileiro menos competitivo do que o sal chileno e impedindo que os embarcadores possam firmar contratos com grandes consumidores. A redução na capacidade operacional do terminal salineiro faz com que as restrições logísticas proporcionem multas nos contratos de venda do produto, inviabilizando, cada vez mais, a sustentação do mercado atual. A demanda precisa refletir as reais capacidades operacionais do Porto Ilha e as capacidades comerciais que os embarcadores possuem. Diferentemente de commodities como grãos e minérios, o sal tem contratos de fornecimento de longo prazo, com garantias e penalidades no caso de não cumprimento de fluxos acordados. Por esse motivo, a projeção precisa considerar as limitações que ocorrerão por conta das limitações operacionais e, principalmente, das limitações proporcionadas pelas intervenções que ocorrerão para a recuperação do terminal salineiro. O período de 2010 a 2013 serve de exemplo dos impactos proporcionados na movimentação em decorrência das intervenções com a ampliação e modernização do terminal salineiro. Muito embora o Porto Ilha possuísse maior capacidade operacional, pelas restrições de não ter como firmar contratos garantindo o fornecimento com os prazos e volumes necessários, os embarcadores deixaram de atender a diversos consumidores e a movimentação retraiu para abaixo de 1 milhão de toneladas por ano. A movimentação deverá, após a recuperação do TERSAB e caso o preço praticado pelo futuro operador permita que os custos logísticos sejam mais competitivos do que os produtos originados do Chile e México, crescer a percentuais elevados até atingir a capacidade produtiva dos embarcadores. A partir daí, maiores movimentações dependerão do aumento da capacidade produtiva da região. Outra questão relevante é que a projeção deverá considerar os ciclos de chuvas na região, que fazem com que ocorra anos em que a produção fica prejudicada, não sendo possível atingir a capacidade produtiva das salinas. Vide Estudo encaminhado anexo.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>3.3 Demanda Micro ----- A Hidrovias do Brasil deverá ter sua instalação flutuante para transbordo de sal funcionando a partir de 2021. Essa instalação será implantada ao largo da costa de Macau, tendo capacidade para embarcar até 2,5 milhões de toneladas de sal por anos. Portanto, haverá competição com o Terminal Salineiro, devendo a Demanda Micro ser desenvolvida com base na existência desse equipamento. Vide Estudo encaminhado anexo. Vide Apresentação encaminhada anexo.</p>

Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	4. Estimativa de Preços dos Serviços O terminal TERSAB é o único operador especializado na movimentação de sal no Complexo Portuário de Areia Branca, caracterizando um possível regime de monopólio. ----- A Hidrovias do Brasil deverá ter sua instalação flutuante para transbordo de sal funcionando a partir de 2021. Essa instalação será implantada ao largo da costa de Macau, tendo capacidade para embarcar até 2,5 milhões de toneladas de sal por anos. Portanto, haverá competição com o Terminal Salineiro. Outro ponto importante a ser considerado é que o preço será regulado pelo custo logístico do produto. A fixação de preço-teto desestimula a realização de grandes investimentos que possam proporcionar uma grande capacidade de carregamento portuário, resultando em menor tempo de permanência dos navios, uma vez que parte desse ganho de eficiência não poderá ser remunerado com a prática de um preço maior, podendo inviabilizar a realização desses investimentos. O preço do TERSAB é resultado do custo logístico que o sal da região terá frente à utilização da instalação da Hidrovias do Brasil e do sal embarcado pelo Chile e México. Portanto, não há necessidade de definição de preço teto em um mercado extremamente competitivo.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	4. Estimativa de Preços dos Serviços A tabela a seguir especifica a cesta de serviços considerada para o terminal TERSAB, contendo as seguintes subatividades: ----- O prazo de armazenagem de 15 dias não atende às necessidades logísticas de médios e pequenos embarcadores. Essas empresas, por somente disporem de uma área produtiva, precisam um maior tempo para a formação dos lotes para embarque marítimo. Nesse sentido, sugere-se o aumento do prazo de armazenagem para 45 dias, que, a princípio seria suficiente para a formação de um lote para embarque e a realização do embarque.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Item 4 A tabela a seguir especifica a cesta de serviços considerada para o terminal TERSAB, contendo as seguintes subatividades: ---- ----- O canal de acesso ao Terminal Salineiro é exclusivo às operações do terminal portuário, sendo, portanto, parte importante no racional logístico e no planejamento de investimentos para o aumento da eficiência. Considerando que a CODERN possui grandes limitações para a realização de programas de manutenção (balizamento e dragagens), não possui capacidade para realizar investimentos em tecnologias para o controle da navegação e sendo o canal de acesso ao TERSAB um dos limitadores operacionais do terminal salineiro, sugere-se a inclusão do Canal de Acesso ao arrendamento, ficando a arrendatária responsável pela manutenção, operação e gestão desse ativo. Já que o canal de acesso é exclusivo ao TERSAB e parte essencial na eficiência logística da instalação portuária, não faz sentido não incluir a gestão e operação desse ativo no arrendamento, reduzindo custos de administração e manutenção para a CODERN. Nesse sentido, sugere-se a inclusão dos serviços relacionados ao acesso aquaviário na matriz da cesta de serviços.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Item 4 O preço médio identificado para o terminal TERSAB é de R\$ 19,44 por tonelada. Neste contexto precisa-se ressaltar que se trata de preço de referência no caso de sal, ou seja, o preço efetivamente cobrado poderá ser inferior ou igual ao Preço-Teto. ----- ----- O preço médio a ser praticado pelo futuro operador do Terminal Salineiro não pode ser determinado sem uma avaliação dos custos logísticos e dos impactos proporcionados na cadeia do transporte. O preço da logística é justamente o fator que determina a competitividade do sal marinho Potiguar e é fator diretamente vinculado à projeção de movimentação. Portanto, o preço a ser praticado precisa considerar os impactos na cadeia do transporte e no cenário concorrencial com a instalação da Hidrovias do Brasil. Sugerimos que o processo de definição do preço seja reavaliado, devendo ainda, com a inclusão da gestão do Canal de Acesso, considerar os custos com o acesso aquaviário. Para a determinação do preço é preciso realizar uma avaliação de mercado, certificando que o impacto sobre a cadeia logística não inviabilize o sal potiguar frente ao sal proveniente de demais países produtores, bem como certifique que não esteja superior ao custo logístico proporcionado pelo Sistema Transbordador a ser implementado pela Hidrovias do Brasil, resultando em uma operação menos eficiente e mais onerosa, o que resultaria em menor movimentação de cargas, não sendo possível atender às necessidades do setor salineiro.

Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	4. Estimativa de Preços dos Serviços O terminal TERSAB é o único operador especializado na movimentação de sal no Complexo Portuário de Areia Branca, caracterizando um possível regime de monopólio. ----- ----- Julgamos importante considerar que o preço será regulado pelo custo logístico do produto. A fixação de preço-teto desestimula a realização de grandes investimentos que possam proporcionar uma elevada capacidade de carregamento portuário, resultando em menor tempo de permanência dos navios, uma vez que parte desse ganho de eficiência não poderá ser remunerado com a prática de um preço maior, podendo inviabilizar a realização desses investimentos. O preço do TERSAB é resultado do custo logístico que o sal da região terá frente ao sal embarcado pelo Chile e México. Portanto, entendemos não haver necessidade de definição de preço teto em um mercado extremamente competitivo.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição número 22 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição número 23 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição número 24 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Item 3.1.2 Dentre essas variáveis, destacam-se o PIB, a taxa de câmbio e o preço médio em caso de commodities. Assim, pressupõe-se que uma variação positiva na renda resulte em impacto positivo na demanda, e que um aumento da taxa de câmbio (desvalorização do real) tenha impacto negativo nas importações, mas positivo no caso das exportações. Além disso, considera-se que o histórico de movimentação também é relevante na determinação da demanda futura, de forma que seja possível captar a inércia da demanda, ou seja, uma tendência, que não pode ser captada nas demais variáveis. É importante ressaltar que a demanda dos produtos é estimada para todos os pares origem-destino relevantes, constituídos por microrregiões brasileiras e países parceiros. ----- ----- Verifica-se que os estudos de demanda foram todos desenvolvidos com base em premissas que consideram a ineficiência histórica do TERSAB. Em avaliação desenvolvida pela Merco SHipping, o Porto Ilha é, ao longo dos últimos 25 anos, fator limitador de movimentação, seja pelas limitações de capacidade antes de sua obra de ampliação e, mais recentemente, pela ineficiência operacional decorrente do elevado índice de paralisações e restrições por falta de manutenção adequada. Por esse motivo, historicamente, os usuários do Porto Ilha não têm perspectivas de aumentar produção e realizar maiores movimentações pelo terminal salineiro e os produtores de médio e pequeno porte não têm como absorver os riscos e nem dispõem de viabilidade para investir no transporte de barcas. Tal fato explica as baixas taxas de crescimento indicadas nos documentos de Planejamento Portuário. Pode-se afirmar que as projeções precisam ser desenvolvidas considerando o aumento de produção que tende a ocorrer com a maior eficiência operacional e os possíveis ganhos no custo logístico, que permitirão que o sal produzido na região tenha uma maior competitividade frente ao sal produzido em outros países exportadores. No entanto, em sendo o mercado externo um grande potencial para o sal brasileiro, de forma a avaliar a demanda, é necessário considerar os preços e as variações cambiais dos principais países que exportam (Chile, México, Índia e Austrália) para os mesmos mercados (mercados dos Estados Unidos, Nigéria e Camarões). Adicionalmente, é preciso avaliar eventuais ganhos de eficiência que serão obtidos com a logística do sal, que é a atual limitação, imposta pelas ineficiências do TERSAB, para a competitividade do produto brasileiro.

Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Item 3.1.1 Após a estimativa das projeções de demanda, foi realizada uma etapa de discussão dos resultados para avaliação das expectativas. Essa discussão ocorreu por meio de reuniões temáticas organizadas pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), vinculada ao Ministério da Infraestrutura, entre agosto e setembro de 2018. -----</p> <p>----- Verifica-se que os estudos de demanda foram todos desenvolvidos com base em premissas que consideram a ineficiência histórica do TERSAB. Como avaliado pela Merco Shipping, o Porto Ilha é, ao longo dos últimos 25 anos, fator limitador de movimentação, seja pelas limitações de capacidade antes de sua obra de ampliação e, mais recentemente, pela ineficiência operacional decorrente do elevado índice de paralisações e restrições por falta de manutenção adequada. Por esse motivo, historicamente, os usuários do Porto Ilha não têm perspectivas de aumentar produção e realizar maiores movimentações pelo terminal salineiro e os produtores de médio e pequeno porte não têm como absorver os riscos e nem dispõem de viabilidade para investir no transporte de barcas. Em assim sendo, pode-se afirmar que as projeções precisam ser desenvolvidas considerando o aumento de produção que ocorrerá com a eficiência operacional e os possíveis ganhos no custo logístico, que permitirá que o sal produzido na região tenha uma maior competitividade.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Item 3.2 Demanda Macro Com base nos dados apresentados no Plano Mestre e no PNLP, é possível identificar que as taxas médias de evolução previstas para a movimentação portuária de sal marinho mostram-se aderentes para o período previsto contratualmente de 2022 a 2046 (PNLP: 1,45% e Plano Mestre: 0,92%). -----</p> <p>-- Verifica-se que os estudos de demanda foram todos desenvolvidos com base em premissas que consideram a ineficiência histórica do TERSAB. Em avaliação desenvolvida pela Merco Shipping, o Porto Ilha é, ao longo dos últimos 25 anos, fator limitador de movimentação, seja pelas limitações de capacidade antes de sua obra de ampliação e, mais recentemente, pela ineficiência operacional decorrente do elevado índice de paralisações e restrições por falta de manutenção adequada. Por esse motivo, historicamente, os usuários do Porto Ilha não têm perspectivas de aumentar produção e realizar maiores movimentações pelo terminal salineiro e os produtores de médio e pequeno porte não têm como absorver os riscos e nem dispõem de viabilidade para investir no transporte de barcas. Tal fato explica as baixas taxas de crescimento indicadas nos documentos de Planejamento Portuário. Pode-se afirmar que as projeções precisam ser desenvolvidas considerando o aumento de produção que tende a ocorrer com a maior eficiência operacional e os possíveis ganhos no custo logístico, que permitirão que o sal produzido na região tenha uma maior competitividade frente ao sal produzido em outros países exportadores. No entanto, em sendo o mercado externo um grande potencial para o sal brasileiro, de forma a avaliar a demanda, é necessário considerar os preços e as variações cambiais dos principais países que exportam (Chile, México, Índia e Austrália) para os mesmos mercados (mercados dos Estados Unidos, Nigéria e Camarões). Adicionalmente, é preciso avaliar eventuais ganhos de eficiência que serão obtidos com a logística do sal, que é a atual limitação, imposta pelas ineficiências do TERSAB, para a competitividade do produto brasileiro.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição número 25 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.

Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Item 3.2 A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de granéis sólidos minerais, com base nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), em diferentes cenários, as quais serão utilizadas para projetar a demanda micro para o terminal. ----- Sugere-se a reavaliação da projeção macro.</p> <p>A movimentação em 2019 foi de 2,19 milhões de toneladas e, pela movimentação realizada até junho de 2020, pode-se estimar que a movimentação total em 2020 dificilmente atingirá 1,9 milhões de toneladas. A ineficiência das operações do TERSAB vem aumentando os custos logísticos, tornando o sal brasileiro menos competitivo do que o sal chileno e impedindo que os embarcadores possam firmar contratos com grandes consumidores. A redução na capacidade operacional do terminal salineiro faz com que as restrições logísticas proporcionem muitas nos contratos de venda do produto, inviabilizando, cada vez mais, a sustentação do mercado atual. A demanda precisa refletir as reais capacidades operacionais do Porto Ilha e as capacidades comerciais que os embarcadores possuem. Diferentemente de commodities como grãos e minérios, o sal tem contratos de fornecimento de longo prazo, com garantias e penalidades no caso de não cumprimento de fluxos acordados. Por esse motivo, a projeção precisa considerar as limitações que ocorrerão por conta das limitações operacionais e, principalmente, das limitações proporcionadas pelas intervenções que ocorrerão para a recuperação do terminal salineiro. O período de 2010 a 2013 serve de exemplo dos impactos proporcionados na movimentação em decorrência das intervenções com a ampliação e modernização do terminal salineiro. Muito embora o Porto Ilha possuísse maior capacidade operacional, pelas restrições de não ter como firmar contratos garantindo o fornecimento com os prazos e volumes necessários, os embarcadores deixaram de atender a diversos consumidores e a movimentação retraindo para abaixo de 1 milhão de toneladas por ano. A movimentação deverá, após a recuperação do TERSAB e caso o preço praticado pelo futuro operador permita que os custos logísticos sejam mais competitivos do que os produtos originados do Chile e México, crescer a percentuais elevados até atingir a capacidade produtiva dos embarcadores. A partir daí maiores movimentações dependerão do aumento da capacidade produtiva da região. Outra questão relevante é que a projeção deverá considerar os ciclos de chuvas na região, que fazem com que ocorra anos em que a produção fique prejudicada, não sendo possível atingir a capacidade produtiva das salinas.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Item 4 O preço médio identificado para o terminal TERSAB é de R\$ 19,44 por tonelada. Neste contexto precisa-se ressaltar que se trata de preço de referência no caso de sal, ou seja, o preço efetivamente cobrado poderá ser inferior ou igual ao Preço-Teto. -----</p> <p>----- O preço médio a ser praticado pelo futuro operador do Terminal Salineiro não pode ser determinado sem uma avaliação dos custos logísticos e dos impactos proporcionados na cadeia do transporte. O preço da logística é justamente o fator que determina a competitividade do sal marinho Potiguar e é fator diretamente vinculado à projeção de movimentação. Portanto, o preço a ser praticado precisa considerar os impactos na cadeia do transporte e no cenário concorrencial. Sugerimos que o processo de definição do preço seja reavaliado, devendo ainda, com a inclusão da gestão do Canal de Acesso, considerar os custos com o acesso aquaviário. Para a determinação do preço é preciso realizar uma avaliação de mercado, certificando que o impacto sobre a cadeia logística não inviabilize o sal potiguar frente ao sal proveniente de demais países produtores, resultando em uma operação menos eficiente e mais onerosa, o que resultaria em menor movimentação de cargas, não sendo possível atender às necessidades do setor salineiro.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>4. Estimativa de Preços dos Serviços O terminal TERSAB é o único operador especializado na movimentação de sal no Complexo Portuário de Areia Branca, caracterizando um possível regime de monopólio. -----</p> <p>----- Julgamos importante considerar que o preço será regulado pelo custo logístico do produto. A fixação de preço-teto desestimula a realização de grandes investimentos que possam proporcionar uma elevada capacidade de carregamento portuário, resultando em menor tempo de permanência dos navios, uma vez que parte desse ganho de eficiência não poderá ser remunerado com a prática de um preço maior, podendo inviabilizar a realização desses investimentos. O preço do TERSAB é resultado do custo logístico que o sal da região terá frente ao sal embarcado pelo Chile e México. Portanto, entendemos não haver necessidade de definição de preço teto em um mercado extremamente competitivo.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição número 22 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição número 23 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.

Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição número 24 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Item 3.1.2 Dentre essas variáveis, destacam-se o PIB, a taxa de câmbio e o preço médio em caso de commodities. Assim, pressupõe-se que uma variação positiva na renda resulte em impacto positivo na demanda, e que um aumento da taxa de câmbio (desvalorização do real) tenha impacto negativo nas importações, mas positivo no caso das exportações. Além disso, considera-se que o histórico de movimentação também é relevante na determinação da demanda futura, de forma que seja possível captar a inércia da demanda, ou seja, uma tendência, que não pode ser captada nas demais variáveis. É importante ressaltar que a demanda dos produtos é estimada para todos os pares origem-destino relevantes, constituídos por microrregiões brasileiras e países parceiros. -----</p> <p>----- Verifica-se que os estudos de demanda foram todos desenvolvidos com base em premissas que consideram a ineficiência histórica do TERSAB. Em avaliação desenvolvida pela Merco SHipping, o Porto Ilha é, ao longo dos últimos 25 anos, fator limitador de movimentação, seja pelas limitações de capacidade antes de sua obra de ampliação e, mais recentemente, pela ineficiência operacional decorrente do elevado índice de paralisações e restrições por falta de manutenção adequada. Por esse motivo, historicamente, os usuários do Porto Ilha não têm perspectivas de aumentar produção e realizar maiores movimentações pelo terminal salineiro e os produtores de médio e pequeno porte não têm como absorver os riscos e nem dispõem de viabilidade para investir no transporte de barcas. Tal fato explica as baixas taxas de crescimento indicadas nos documentos de Planejamento Portuário. Pode-se afirmar que as projeções precisam ser desenvolvidas considerando o aumento de produção que tende a ocorrer com a maior eficiência operacional e os possíveis ganhos no custo logístico, que permitirão que o sal produzido na região tenha uma maior competitividade frente ao sal produzido em outros países exportadores. No entanto, em sendo o mercado externo um grande potencial para o sal brasileiro, de forma a avaliar a demanda, é necessário considerar os preços e as variações cambiais dos principais países que exportam (Chile, México, Índia e Austrália) para os mesmos mercados (mercados dos Estados Unidos, Nigéria e Camarões). Adicionalmente, é preciso avaliar eventuais ganhos de eficiência que serão obtidos com a logística do sal, que é a atual limitação, imposta pelas ineficiências do TERSAB, para a competitividade do produto brasileiro.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Item 3.1.1 Após a estimativa das projeções de demanda, foi realizada uma etapa de discussão dos resultados para avaliação das expectativas. Essa discussão ocorreu por meio de reuniões temáticas organizadas pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), vinculada ao Ministério da Infraestrutura, entre agosto e setembro de 2018. -----</p> <p>----- Verifica-se que os estudos de demanda foram todos desenvolvidos com base em premissas que consideram a ineficiência histórica do TERSAB. Como avaliado pela Merco Shipping, o Porto Ilha é, ao longo dos últimos 25 anos, fator limitador de movimentação, seja pelas limitações de capacidade antes de sua obra de ampliação e, mais recentemente, pela ineficiência operacional decorrente do elevado índice de paralisações e restrições por falta de manutenção adequada. Por esse motivo, historicamente, os usuários do Porto Ilha não têm perspectivas de aumentar produção e realizar maiores movimentações pelo terminal salineiro e os produtores de médio e pequeno porte não têm como absorver os riscos e nem dispõem de viabilidade para investir no transporte de barcas. Em assim sendo, pode-se afirmar que as projeções precisam ser desenvolvidas considerando o aumento de produção que ocorrerá com a eficiência operacional e os possíveis ganhos no custo logístico, que permitirá que o sal produzido na região tenha uma maior competitividade.</p>

Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Item 3.2 Demanda Macro Com base nos dados apresentados no Plano Mestre e no PNLP, é possível identificar que as taxas médias de evolução previstas para a movimentação portuária de sal marinho mostram-se aderentes para o período previsto contratualmente de 2022 a 2046 (PNLP: 1,45% e Plano Mestre: 0,92%). -----</p> <p>-- Verifica-se que os estudos de demanda foram todos desenvolvidos com base em premissas que consideram a ineficiência histórica do TERSAB. Em avaliação desenvolvida pela Merco Shipping, o Porto Ilha é, ao longo dos últimos 25 anos, fator limitador de movimentação, seja pelas limitações de capacidade antes de sua obra de ampliação e, mais recentemente, pela ineficiência operacional decorrente do elevado índice de paralisações e restrições por falta de manutenção adequada. Por esse motivo, historicamente, os usuários do Porto Ilha não têm perspectivas de aumentar produção e realizar maiores movimentações pelo terminal salineiro e os produtores de médio e pequeno porte não têm como absorver os riscos e nem dispõem de viabilidade para investir no transporte de barcas. Tal fato explica as baixas taxas de crescimento indicadas nos documentos de Planejamento Portuário. Pode-se afirmar que as projeções precisam ser desenvolvidas considerando o aumento de produção que tende a ocorrer com a maior eficiência operacional e os possíveis ganhos no custo logístico, que permitirão que o sal produzido na região tenha uma maior competitividade frente ao sal produzido em outros países exportadores. No entanto, em sendo o mercado externo um grande potencial para o sal brasileiro, de forma a avaliar a demanda, é necessário considerar os preços e as variações cambiais dos principais países que exportam (Chile, México, Índia e Austrália) para os mesmos mercados (mercados dos Estados Unidos, Nigéria e Camarões). Adicionalmente, é preciso avaliar eventuais ganhos de eficiência que serão obtidos com a logística do sal, que é a atual limitação, imposta pelas ineficiências do TERSAB, para a competitividade do produto brasileiro.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição número 25 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Item 3.2 A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de granéis sólidos minerais, com base nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), em diferentes cenários, as quais serão utilizadas para projetar a demanda micro para o terminal. ----- Sugere-se a reavaliação da projeção macro.</p> <p>A movimentação em 2019 foi de 2,19 milhões de toneladas e, pela movimentação realizada até junho de 2020, pode-se estimar que a movimentação total em 2020 dificilmente atingirá 1,9 milhões de toneladas. A ineficiência das operações do TERSAB vem aumentando os custos logísticos, tornando o sal brasileiro menos competitivo do que o sal chileno e impedindo que os embarcadores possam firmar contratos com grandes consumidores. A redução na capacidade operacional do terminal salineiro faz com que as restrições logísticas proporcionem multas nos contratos de venda do produto, inviabilizando, cada vez mais, a sustentação do mercado atual. A demanda precisa refletir as reais capacidades operacionais do Porto Ilha e as capacidades comerciais que os embarcadores possuem. Diferentemente de commodities como grãos e minérios, o sal tem contratos de fornecimento de longo prazo, com garantias e penalidades no caso de não cumprimento de fluxos acordados. Por esse motivo, a projeção precisa considerar as limitações que ocorrerão por conta das limitações operacionais e, principalmente, das limitações proporcionadas pelas intervenções que ocorrerão para a recuperação do terminal salineiro. O período de 2010 a 2013 serve de exemplo dos impactos proporcionados na movimentação em decorrência das intervenções com a ampliação e modernização do terminal salineiro. Muito embora o Porto Ilha possuísse maior capacidade operacional, pelas restrições de não ter como firmar contratos garantindo o fornecimento com os prazos e volumes necessários, os embarcadores deixaram de atender a diversos consumidores e a movimentação retraiu para abaixo de 1 milhão de toneladas por ano. A movimentação deverá, após a recuperação do TERSAB e caso o preço praticado pelo futuro operador permita que os custos logísticos sejam mais competitivos do que os produtos originados do Chile e México, crescer a percentuais elevados até atingir a capacidade produtiva dos embarcadores. A partir daí maiores movimentações dependerão do aumento da capacidade produtiva da região. Outra questão relevante é que a projeção deverá considerar os ciclos de chuvas na região, que fazem com que ocorra anos em que a produção fique prejudicada, não sendo possível atingir a capacidade produtiva das salinas.</p>

Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	<p>Item 4 O preço médio identificado para o terminal TERSAB é de R\$ 19,44 por tonelada. Neste contexto precisa-se ressaltar que se trata de preço de referência no caso de sal, ou seja, o preço efetivamente cobrado poderá ser inferior ou igual ao Preço-Teto. -----</p> <p>----- O preço médio a ser praticado pelo futuro operador do Terminal Salineiro não pode ser determinado sem uma avaliação dos custos logísticos e dos impactos proporcionados na cadeia do transporte. O preço da logística é justamente o fator que determina a competitividade do sal marinho Potiguar e é fator diretamente vinculado à projeção de movimentação. Portanto, o preço a ser praticado precisa considerar os impactos na cadeia do transporte e no cenário concorrencial. Sugerimos que o processo de definição do preço seja reavaliado, devendo ainda, com a inclusão da gestão do Canal de Acesso, considerar os custos com o acesso aquaviário. Para a determinação do preço é preciso realizar uma avaliação de mercado, certificando que o impacto sobre a cadeia logística não inviabilize o sal potiguar frente ao sal proveniente de demais países produtores, resultando em uma operação menos eficiente e mais onerosa, o que resultaria em menor movimentação de cargas, não sendo possível atender às necessidades do setor salineiro.</p>
Estudo - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição números 26, 27 e 30 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição número 42 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Item Item 3 A tabela a seguir mostra a capacidade dinâmica total anual do empreendimento, estabelecida em 5,8 milhões de toneladas. -----</p> <p>----- Considerando as contribuições realizadas referentes às capacidades de descarregamento, de carregamento e de pátio, sugere-se a revisão dos parâmetros. Outro ponto relevante que precisa ser considerado no cálculo é a ocorrência de sazonalidade nos embarques, principalmente nos embarques de produto destinado ao mercado norte-americano, que não ocorrem de forma linear. Os pátios de sal nos Estados Unidos não permitem um fluxo contínuo linear ao longo do ano, uma vez que o sal importado é consumido apenas durante o inverno, sendo os maiores fluxos de transporte realizados ao longo desses períodos. De acordo com avaliação desenvolvida pela Merco Shipping, devido à essa sazonalidade, é preciso aplicar um fator de 70% sobre o cálculo, refletindo a menor movimentação nos meses em que ocorrem poucos, ou nenhum, embarque de sal para o mercado norte-americano. Na fase atual, sendo considerada a atual capacidade, que é de 287 t/h (Anuário da ANTAQ) e a sazonalidade nas exportações, pode-se determinar que a atual capacidade do Porto-Ilha é de 1,6 milhões de toneladas, o que justifica a sobrestadia existente, já que a movimentação está acima dessa capacidade. Com base na produtividade de carregamento, descrito na contribuição sobre a capacidade de carregamento e a sazonalidade nas exportações, pode-se determinar que a capacidade do Porto Ilha na 2ª fase, com base no projeto de engenharia apresentado, que é utilizado para fundamentar os custos e o valor de arrendamento, é de 2,6 milhões de toneladas por ano. Quantidades acima desse montante resultam em ineficiências que fazem com que o custo logístico aumente, impedindo o crescimento da movimentação. Para movimentações maiores, será preciso o investimento em mais pás-carregadeiras e o consequente aumento no custo com operadores de máquinas. O cálculo da 1ª Fase precisa ser refeito, devendo o resultado estar entre as capacidades anteriormente descritas.</p>

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Item Item 3 A tabela a seguir mostra a capacidade dinâmica total anual do empreendimento, estabelecida em 5,8 milhões de toneladas. ----- Considerando as contribuições realizadas referentes às capacidades de descarregamento, de carregamento e de pátio, sugere-se a revisão dos parâmetros. Outro ponto relevante que precisa ser considerado no cálculo é a ocorrência de sazonalidade nos embarques, principalmente nos embarques de produto destinado ao mercado norte-americano, que não ocorrem de forma linear. Os pátios de sal nos Estados Unidos não permitem um fluxo contínuo linear ao longo do ano, uma vez que o sal importado é consumido apenas durante o inverno, sendo os maiores fluxos de transporte realizados ao longo desses períodos. De acordo com avaliação desenvolvida pela Merco Shipping, devido à essa sazonalidade, é preciso aplicar um fator de 70% sobre o cálculo, refletindo a menor movimentação nos meses em que ocorrem poucos, ou nenhum, embarque de sal para o mercado norte-americano. Na fase atual, sendo considerada a atual capacidade, que é de 287 t/h (Anuário da ANTAQ) e a sazonalidade nas exportações, pode-se determinar que a atual capacidade do Porto-Ilha é de 1,6 milhões de toneladas, o que justifica a sobrestadia existente, já que a movimentação está acima dessa capacidade. Com base na produtividade de carregamento, descrito na contribuição sobre a capacidade de carregamento e a sazonalidade nas exportações, pode-se determinar que a capacidade do Porto Ilha na 2ª fase, com base no projeto de engenharia apresentado, que é utilizado para fundamentar os custos e o valor de arrendamento, é de 2,6 milhões de toneladas por ano. Quantidades acima desse montante resultam em ineficiências que fazem com que o custo logístico aumente, impedindo o crescimento da movimentação. Para movimentações maiores, será preciso o investimento em mais pás-carregadeiras e o consequente aumento no custo com operadores de máquinas. O cálculo da 1ª Fase precisa ser feito, devendo o resultado estar entre as capacidades anteriormente descritas.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Item 2 A superfície total da área onshore é de 3.403 m² (três mil, quatrocentos e três metros quadrados), composta por trechos descontínuos de edificações, bacia de contenção (tanque) e píer conforme ilustrado no Anexo C-I: Figura 1. O futuro arrendatário irá utilizar as instalações citadas como área de apoio da operação offshore, fundamental para suporte com suprimentos, manutenções e logística da equipe. Para maior detalhamento das estruturas e descrição das instalações, favor consultar Anexo C-2 - Ativos Existentes. ----- A área de arrendamento não prevê a disponibilidade de pátios para a guarda e movimentação de componentes e partes que não têm como serem armazenadas ou manuseadas nos galpões. Os estudos não consideram cobranças pela CODERN para a utilização dos espaços livres para eventuais atividades da futura arrendatária. A modelagem não apresenta quaisquer custos com relação a essas despesas. Também não há previsão de área para a construção de escritórios para a gestão administrativa do terminal salineiro, que precisa abrigar departamentos de compras, recursos humanos, gestão administrativa e demais funções necessárias ao apoio logístico e gestão do Porto Ilha. Pela documentação permanece a gestão do subestação, áreas para resíduos, bem como demais estruturas essenciais ao funcionamento das áreas a serem arrendadas sob a gestão e manutenção da CODERN. Considerando as dificuldades históricas da CODERN, os problemas relacionados à gestão e manutenção dessas áreas poderá afetar o funcionamento da base de apoio, essencial para a prestação adequada ao funcionamento do Terminal Salineiro. Sugerimos rever a área terrestre a ser arrendada para a utilização como base logística, devendo prever a disponibilidade de área suficiente para dispor de pátios, bem como de subestação e para a construção de instalação predial para as atividades administrativas, independente das instalações que permanecerão sob gestão da CODERN. De forma a que o arrendamento possa cumprir com as exigências ambientais, de ISPS e tenha autonomia de funcionamento, sugere-se que a área a ser arrendada contemple o terreno onde as instalações prediais e galpões a serem arrendados estão localizados, sendo ainda previsto investimentos com a construção de prédio administrativo, bem como cercamento da área, instalação de subestação, rede de água e esgoto, iluminação e construção de portaria, bem como haver previsão de custos para os recursos humanos de segurança e limpeza da área.</p>

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Item 2. XV. Obras de revitalização do sistema de proteção catódica offshore: a. instalação do sistema de proteção anticorrosiva de estruturas metálicas submersas e enterradas da plataforma. ----- Com relação às estruturas de sustentação do Porto Ilha, relatórios de fiscalização da ANTAQ indicam que, pelo fato da proteção catódica não estar operativa há mais de 4 anos, poderá haver comprometimento das estruturas de sustentação do Porto Ilha (incluindo pátios, ponte de acesso e demais estruturas subaquáticas). Os estudos apresentados não indicam existirem análises para certificar a real condição das estruturas metálicas e de concreto de sustentação de todo o Porto Ilha, não havendo meios de avaliar as necessidades da realização de obras para a recuperação dessa estrutura, localizadas em ambiente extremamente agressivo. No caso de haver comprometimento dessas estruturas, os valores com a recuperação podem ser bastante significativos, recomendando ser, antes da realização do Leilão, realizado estudo que avalie a real situação estrutural. Ademais, considerando o prazo entre a publicação do Edital e a realização do Leilão, não será possível realizar esses estudos, sendo o risco do arrendamento extremamente elevado. Nesse sentido, sugerimos que antes da realização do Leilão, seja realizado estudo de verificação estrutural e das espessuras das estruturas submersas de aço de forma a certificar estarem todas dentro dos padrões de segurança. Caso contrário, deverá ser previsto custo com a recuperação dos elementos que estejam comprometidos.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Item 2 Ademais, importante destacar que, além dos bens disponíveis, a Autoridade Portuária irá realizar uma série investimentos no TERSAB no ano de 2020, que foram também enquadrados no presente Estudo no rol do Anexo C-2 - Ativos Existentes, visto que nele constam os ativos que serão disponibilizados ao futuro arrendatário. Observação: a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários- SNPTA, efetuou no último mês do exercício de 2019 a emissão de empenhos, e respectiva inscrição em Restos a Pagar (anexo)2, de dotações orçamentárias da Lei Orçamentária Anual - LOA 2019 em favor da Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN, subsidiando todos os investimentos citados a serem executados pela autoridade portuária. ----- De acordo com informações obtidas junto à CODERN, até o presente momento, pelo fato dos recursos não terem sido disponibilizados, nenhuma das contratações previstas nesse item foi realizada. Considerando que a realização dessas obras serem essenciais para a avaliação do arrendamento pelos futuros interessados; considerando que a realização dessas obras impacta no custo logístico do sal e na capacidade de movimentação do Porto Ilha, sendo, portanto, significativas para as projeções de demanda; considerando que um eventual reequilíbrio contratual pela não realização dessas obras antes do Leilão poderá resultar em impactos financeiros significativos, proporcionando grande risco para a avaliação e valoração das propostas; e considerando que essas obras impactam na operação do Terminal Salineiro, bem como seus custos influenciam na equação econômico-financeira da modelagem de arrendamento, sugerimos que o processo licitatório seja realizado apenas após a efetiva contratação das obras pela CODERN, sendo a assunção da instalação portuária apenas efetivado após o término das obras.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Item 2.1 Para as obras de dragagem descritas, importante atentar que os quantitativos são estimativos, cabendo aos licitantes a realização dos estudos de campo, coleta de dados junto a Autoridade Portuária e/ou avaliações técnicas que se mostrem necessárias para subsidiar suas propostas. ----- Com relação ao valor utilizado para estimar a dragagem, além de não se dispor de projeto de dragagem que permita definir qual a técnica de que poderá ser utilizada, o que validaria o preço a ser estimado, cabe observar que, com a significativa alteração cambial ocorrida no primeiro semestre de 2020, como resultado dos efeitos da Pandemia, o custo com dragagem precisa ser revisto. Todos os equipamentos de dragagem que podem atuar em serviços off-shore são equipamentos estrangeiros, sendo seus custos regidos pelo Euro ou Dólar Norte-Americano. Adicionalmente, a inexistência de um Projeto de Dragagem, mesmo que Conceitual, contendo informações mínimas sobre o tipo e densidade de sedimento, verificação de existência de deformações rochosas ou corais, bem como os possíveis locais para descarte do material, impede a determinação de custos. Mesmo não sendo a área de avaliação extensa, o prazo desde a publicação do Leilão até a data da oferta é insuficiente para realização de estudos, seja pelas complexidades da área, bem como na eventual necessidade de existirem diversas empresas querendo realizar os levantamentos na mesma data. Tais estudos demandam a utilização de embarcações e, por serem no canal de acesso, demandam a autorização prévia para que não interfiram com a navegação marítima. Caso esses estudos não tenham como serem realizados antes do Leilão, de forma a não prejudicar o planejamento do processo de arrendamento, sugerimos que os valores com a dragagem necessária sejam, desde já, tratados como passíveis para o reequilíbrio contratual, sejam maiores ou menores dos valores apontados nos Estudos.</p>

<p>Estudo - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Item 2.1 No sistema de embarque Aquaviário ocorreu a mesma metodologia, porém a taxa de ocupação para todo período de contrato foi de 50%. ----- Cabe observar que pelos instrumentos de planejamento portuário, a taxa de ocupação de uma instalação portuária com apenas um berço para atracação de navios é resultado do tempo médio de estadia dos navios para as operações de carregamento. Tendo em vista que as pranchas de carregamento constante dos Estudos apresentados sejam de 810 t/h na primeira fase e de 1340 t/h na segunda fase, o tempo necessário para uma consignação de 40.000 toneladas será de 49 horas na primeira fase e de 30 horas na segunda fase, a taxa de ocupação deve ser de 20% na primeira fase e de 30% na segunda fase. Cabe ainda observar que na segunda fase o projeto prevê um aumento na consignação média, o que resultará num maior tempo para carregamento, o que deverá demandar um índice de ocupação ainda menor. Ademais, considerando o projeto de arrendamento constante dos Estudos apresentados, com base nos equipamentos propostos, não é possível atingir as produtividades médias apresentadas. O cálculo da capacidade de carregamento que precisa considerar as limitações dos equipamentos do projeto. (i) Os descarregadores de barcaças, considerando a instalação de um novo DB com capacidade nominal de 500 t/h, somente conseguem colocar produto no transportador que alimenta os navios quando da existência de operações simultâneas de descarga de barcaças e carregamento de navios, A prancha nominal de descarga das barcaças será de 500 t/h + 500 t/h + 350 t/h + 350 t/h, totalizando 1.700 t/h de capacidade nominal. (ii) Com os descarregadores de barcaças em funcionamento pleno, a taxa de ocupação do berço das barcaças, considerando uma movimentação de 2,5 milhões de toneladas, será sempre inferior a 50%. Ou seja, a capacidade nominal de carregamento de navios com o uso dos descarregadores de barcaças será de no máximo 850 t/h nominais. (iii) A produtividade de um guindaste portuário de pórtico é, em média, entre 60% a 70%, dependendo das características dos porões da frota das barcaças, resultando em uma produtividade média de 550 t/h (assumindo uma média de 65% na performance). (iv) As duas pás carregadeiras só conseguem uma produtividade média de 320 t/h (cálculo desenvolvido considerando a capacidade das caçambas e o tempo médio do ciclo conforme a redução da pilha de armazenagem, demandando maior percurso para as pás-carregadeiras). Com isso a capacidade de carregamento deverá ser, em média, ao redor de 870 t/h. No entanto, esse cálculo desconsidera, ainda, os períodos de ventos fortes, que ocorrem normalmente ao longo dos meses de agosto a janeiro. Nos meses de setembro a dezembro, as paralisações das operações ocorrem por períodos médios de 12 horas e ao longo dos meses de agosto e janeiro por um período médio de 9 horas, proporcionando uma paralisação média anual de 31%. Considerando essa ineficiência, que é resultado de restrições ambientais, a produtividade média fica reduzida para cerca de 610 t/h. Outra questão que precisa ser considerada no cálculo é que existem dois tipos de sal movimentado no Porto Ilha: sal com graduação química e sal grosso normal. Portanto, não é possível operar com uma pilha única, sendo a capacidade de pátio reduzida para a formação de duas pilhas, o que limita a utilização plena dos descarregadores de barcaças quando do carregamento de sal de graduação química, bem como aumenta as distâncias operacionais das pás-carregadeiras. Considerando as capacidades, as paralisações por motivos ambientais e as eventuais limitações operacionais quando da ocorrência de duas graduações diferentes de sal, recomenda-se a adoção de uma prancha média de carregamento de no máximo 500 t/h, sendo, para fins de produtividade contratual, sugerida a adoção de uma prancha média de 450 t/h para o caso de haver, com uma maior eficiência operacional, uma maior movimentação de sal com graduação química. Para fins do cálculo com a ocupação de berços há necessidade de considerar a sazonalidade na movimentação do sal de exportação. Como o grande mercado é o mercado norte-americano, onde o produto é utilizado para fins de degelo, a maior demanda de embarques ocorre apenas ao longo do inverno do hemisfério norte. Com base nesse cálculo, o tempo de carregamento de navios será ao redor de 50 horas. Com esse tempo de carregamento, a taxa de ocupação deverá ser revista, sendo de 20% de acordo com o estabelecido pelas metodologias de cálculo de taxa de ocupação constante dos documentos de planejamento portuário da SNPTA. (vide Relatório de Metodologias do PNLP, página 19)</p>
<p>Estudo - Seção C - Engenharia</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Item 2.1 A prancha média geral de Sal no Porto ilha de Areia Branca no ano de 2018, que corresponde à relação média de carga movimentada pelo período total de atracação, foi observada tendo como base o Anuário Estatístico da ANTAQ: 240 t / h no desembarque de barcaças e 650 t/h no embarque de navios Graneleiros. ----- Acreditamos ter ocorrido um equívoco com relação a taxa de embarque de navios utilizada nos estudos. De acordo com o Anuário Estatístico da ANTAQ, ratificado por informações dos embarcadores, a produtividade média no carregamento de navios foi de 387 t/h em 2018, 400 t/h em 2019 e, até o presente momento, de 324 t/h em 2020. A prancha utilizada de 650 t/h é uma média das pranchas máximas identificadas ao longo dos últimos anos e refletem características pontuais operacionais.</p>

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Item 2.1 Assim, para a movimentação portuária de desembarque, considerando a consignação média anual de 1.280 toneladas por barça (maior média anual do período 2014-2018), redução dos tempos não operacionais e substituição do DB 03, a prancha geral média anual deverá ser de no mínimo 290 t/h (1ª fase de implantação) e de 550 t/h (2ª fase de implantação). Acrescidas as melhorias previstas nos níveis de serviço esperados, a capacidade anual de desembarque do cais de barça foi calculada em 5, 8 milhões de toneladas. ----- Em tese, a produtividade média proposta poderá ser atingida, mas somente ao longo dos meses em que não ocorrem os ventos fortes. O cálculo precisa considerar os períodos de ventos fortes, que ocorrem normalmente ao longo dos meses de agosto a janeiro. Nos meses de setembro a dezembro, as paralisações das operações ocorrem por períodos médios de 12 horas e ao longo dos meses de agosto e janeiro por um período médio de 9 horas, proporcionando uma paralisação média anual de 31%. Considerando essa ineficiência, que é resultado de restrições ambientais, com o projeto de engenharia constante dos Estudos de Arrendamento, a produtividade média não deverá ser superior a 500 t/h.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Item 2.1 Quanto ao sistema de embarque, foi calculado com base na recuperação das capacidades nominais dos equipamentos do TERSAB, em função do programa de manutenção e melhorias a serem realizadas pelo futuro arrendatário, ocorrerá o aumento de consignação média e redução dos tempos não operacionais médios de atracação. Assim considerando a consignação média anual de 36.389 toneladas por navio (maior média anual do período 2014-2018) e redução dos tempos não operacionais, a prancha geral média anual deverá ser de no mínimo 810 t/h (1ª fase de implantação) e 1.340 t/h (2ª fase de implantação). Acrescidas as melhorias nos níveis de serviço esperados; a capacidade anual de embarque do Berço de Atracação de Navios foi calculada em 5,9 milhões de toneladas. ----- Sugerimos a revisão das pranchas de carregamento. Muito embora o transportador de correias que alimenta o carregador de navios e o carregador de navios tenham uma capacidade nominal de 2.500 t/h, os equipamentos para a movimentação de sal no projeto de engenharia constante dos estudos e que fundamentam os valores de arrendamento, não permitem atingir essa capacidade. O cálculo da capacidade de carregamento com o projeto conceitual proposto precisa considerar as seguintes capacidades para a determinação da prancha média na 2ª Fase.: (i) Os descarregadores de barças, considerando a instalação de um novo DB com capacidade nominal de 500 t/h, somente conseguem colocar produto no transportador que alimenta os navios quando da existência de operações simultâneas de descarga de barças e carregamento de navios. A prancha nominal de descarga das barças será de 500 t/h + 500 t/h + 350 t/h + 350 t/h, totalizando 1.700 t/h de capacidade nominal. (ii) Com os descarregadores de barças em funcionamento pleno, a taxa de ocupação do berço das barças, considerando uma movimentação de 2,5 milhões de toneladas, será sempre inferior a 50%. Ou seja, a capacidade nominal de carregamento de navios com o uso dos descarregadores de barças será de no máximo 850 t/h nominais. (iii) A produtividade de um guindaste portuário de pórtico é, em média, entre 60% a 70%, dependendo das características dos porões da frota das barças, resultando em uma produtividade média de 550 t/h (assumindo uma média de 65% na performance). (iv) As duas pás carregadeiras só conseguem uma produtividade média de 320 t/h (cálculo desenvolvido considerando a capacidade das caçambas e o tempo médio do ciclo conforme a redução da pilha de armazenagem, demandando maior percurso para as pás-carregadeiras). Com isso a capacidade de carregamento deverá ser, em média, ao redor de 870 t/h. Esse cálculo precisa desconsiderar, ainda, os períodos de ventos fortes, que ocorrem normalmente ao longo dos meses de agosto a janeiro. Nos meses de setembro a dezembro, as paralisações das operações ocorrem por períodos médios de 12 horas e ao longo dos meses de agosto e janeiro por um período médio de 9 horas, proporcionando uma paralisação média anual de 31%. Considerando essa ineficiência, que é resultado de restrições ambientais, a produtividade média fica reduzida para cerca de 610 t/h. Outra questão que precisa ser considerada no cálculo é que existem dois tipos de sal movimentado no Porto Ilha: sal com graduação química e sal grosso normal. Portanto, não é possível operar com uma pilha única, sendo a capacidade de pátio reduzida para a formação de duas pilhas, o que limita a utilização plena dos descarregadores de barças quando do carregamento de sal de graduação química, bem como aumenta as distâncias operacionais das pás-carregadeiras. Considerando as capacidades, as paralisações por motivos ambientais e as eventuais limitações operacionais quando da ocorrência de duas graduações diferentes de sal, recomenda-se a adoção de uma prancha média de carregamento de no máximo 500 t/h, sendo, para fins de produtividade contratual, sugerida a adoção de uma prancha média de 450 t/h para o caso de haver, com uma maior eficiência operacional, uma maior movimentação de sal com graduação química.</p>

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Item 2.2 A movimentação interna de carga no armazém será realizada por meio de equipamentos pá carregadeiras e trator esteira, além do auxílio das moegas. Atualmente a autoridade portuária está adquirindo uma pá carregadeira e um trator esteira que serão disponibilizadas ao futuro arrendatário, sendo que o arrendatário deverá adquirir, no mínimo, mais uma nova pá carregadeira. -----</p> <p>----- Sugere-se retificar no armazém para no pátio . Cabe observar que as grandes pás carregadeiras conseguem transportar ao redor de 5,7 toneladas de sal por manobra (estimado com base em caçamba com capacidade nominal de 6 m3, densidade de 1,2 e eficiência de 80%). Considerando um ciclo médio de carregamento de 125 segundos (estimado com base na velocidade das pás carregadeiras, as distâncias a serem percorridas, o tempo de manobra para carregamento e descarregamento e eventuais pausas para troca de operador ao longo de um turno de 8 horas de trabalho), cada pá-carregadeira consegue performar uma capacidade efetiva de 160 t/h. Portanto, com duas pás carregadeiras, a prancha média de carregamento a ser realizada por esses equipamentos é de 320 t/h.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Item 2.2 Por fim, considerando os dados informados de capacidade estática e giro anual, a capacidade dinâmica do sistema de armazenagem anual do Terminal foi calculada com 6 milhões de toneladas para sal. -----</p> <p>----- Na realidade, a capacidade de giro é diretamente proporcional às capacidades de recebimento e carregamento do produto, limitada à capacidade máxima do pátio. Outra questão que precisa ser considerada no cálculo é que existem dois tipos de sal movimentado no Porto Ilha: sal com graduação química e sal grosso normal. Portanto, não é possível operar com uma pilha única, sendo a capacidade de pátio reduzida para a formação de duas pilhas. Adicionalmente, quando ocorre a necessidade de se movimentar os dois produtos, ocorrem ineficiências, uma vez que, pela característica operacional dos descarregadores de barcas, não é possível realizar a descarga para o pátio no caso da pilha localizada na retroárea do descarregador de barcas seja de sal com graduação diferente. Portanto, recomenda-se avaliar a capacidade de pátio como sendo inferior a capacidade máxima, já que haverá perdas por necessidade de separação de produtos. Isto posto, sugere-se a adoção, após a recuperação do pátio, de uma capacidade de estática 120.000 toneladas. Por outro lado, a pilha é dinâmica, podendo receber e embarcar produto de forma simultânea.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Item 2.2 Cabe destacar que o layout do Terminal e o dimensionamento do sistema de armazenagem é prerrogativa do vencedor do leilão, observadas as condicionantes contratuais. Para maiores detalhes sobre dimensionamento do terminal, consultar Seção B - Estudos de Mercado. -----</p> <p>----- Sugere-se revisar o texto, uma vez que não há como alterar o sistema de armazenagem sem que seja ampliado o Porto Ilha. A área disponível para pátio não tem como ser modificada, pois todo espaço disponível já é utilizado como pátio de armazenagem. Alterar a forma de armazenagem no pátio poderá resultar em esforços para os quais o pátio não foi projetado.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Item 3 A tabela a seguir mostra a capacidade dinâmica total anual do empreendimento, estabelecida em 5,8 milhões de toneladas. -----</p> <p>----- Considerando as contribuições realizadas referentes às capacidades de descarregamento, de carregamento e de pátio, sugere-se a revisão dos parâmetros. Outro ponto relevante que precisa ser considerado no cálculo é a ocorrência de sazonalidade nos embarques, principalmente nos embarques de produto destinado ao mercado norte-americano, que não ocorrem de forma linear. Os pátios de sal nos Estados Unidos não permitem um fluxo contínuo linear ao longo do ano, uma vez que o sal importado é consumido apenas durante o inverno, sendo os maiores fluxos de transporte realizados ao longo desses períodos. De acordo com o Estudo anexo - Análise da Coexistência das Instalações do TERSAB e da Instalação Flutuante da Hidrovias do Brasil na Movimentação de Sal Marinho na Costa do Estado do Rio Grande do Norte - é constatado que, devido à essa sazonalidade, é preciso aplicar um fator de 70% sobre o cálculo, refletindo a menor movimentação nos meses em que ocorrem poucos, ou nenhum, embarque de sal para o mercado norte-americano. Na fase atual, sendo considerada a atual capacidade, que é de 287 t/h (Anuário da ANTAQ) e a sazonalidade nas exportações, pode-se determinar que a atual capacidade do Porto-Ilha é de 1,6 milhões de toneladas, o que justifica a sobrestadia existente, já que a movimentação está acima dessa capacidade. Com base na produtividade de carregamento, descrito na contribuição sobre a capacidade de carregamento e a sazonalidade nas exportações, pode-se determinar que a capacidade do Porto Ilha na 2ª fase, com base no projeto de engenharia apresentado, que é utilizado para fundamentar os custos e o valor de arrendamento, é de 2,6 milhões de toneladas por ano. Quantidades acima desse montante resultam em ineficiências que fazem com que o custo logístico aumente, impedindo o crescimento da movimentação. Para movimentações maiores, será preciso o investimento em mais pás-carregadeiras e o consequente aumento no custo com operadores de máquinas. O cálculo da 1ª Fase precisa ser refeito, devendo o resultado estar entre as capacidades anteriormente descritas.</p>

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	ANEXO C-2 - Ativos Existentes Pátio descoberto armazenamento - plataforma É preciso considerar a totalidade da plataforma para fins de gastos com manutenção, uma vez que toda a infraestrutura é artificial e precisa de cuidados com manutenção para evitar colapsos. Nesse sentido, recomendamos a adoção da área completa do Porto-Ilha, que perfaz a totalidade da plataforma com 31.711 m².
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	ANEXO C-2 - Ativos Existentes Grupo Geradores O quantitativo correto é de 6 unidades e não 3 unidades. Atualmente o TERSAB vem operando apenas com 3 geradores, pois os demais 3 estão inoperantes. Esses três geradores não permitem a operação plena de todos os equipamentos, sendo um dos motivos pelo qual o terminal tem baixa produtividade. Em decorrência dessa potência reduzida, os equipamentos têm que trabalhar abaixo da capacidade plena. Adicionalmente, como o sistema de proteção catódica está inoperante, um dos descarregadores de barcas está sucateado e um segundo descarregador tem sua operação limitada, há menor demanda energética.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	ANEXO C-2 - Ativos Existentes Carregador de Navios O preço apresentado para o carregador de navios está demasiado baixo. O equipamento em questão (shiploader em linha, pivotado) dispõe de uma estrutura estaqueada que suporta a mesa giratória, a qual precisa ser considerada pois é parte integrante do carregador de navios, fazendo com que o preço de um equipamento com essas características seja bem superior. Como referência, o preço para a aquisição e instalação de um equipamento com as características do existente no Porto-Ilha supera os R\$ 60 milhões. Esse preço pode ser verificado no Projeto de Arrendamento do Terminal de Minérios - TGS II no Porto de Itaguaí, cujo projeto desenvolvido em 2011 contempla um carregador similar. Esse projeto foi avaliado pela CDRJ, SEP e, inclusive, pelo TCU.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	ANEXO C-2 - Ativos Existentes Hotelaria Um dos elevados custos com manutenção no Porto-Ilha é dos equipamentos e estrutura necessária para a acomodação de todos os funcionários, que vivem no local em regime de embarcado. Portanto, além do custo construtivo das instalações prediais, é preciso considerar todo o custo com os equipamentos de hotelaria, incluindo os apartamentos, banheiros, cozinha industrial, despensa e frigorífico, refeitório completo, enfermaria, lavanderia, etc. Como sugestão, recomenda-se a adoção de um valor de R\$ 1 milhão em equipamentos e mobiliário. Esses ativos precisam ser substituídos a cada 5 anos.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	ANEXO C-2 - Ativos Existentes Oficinas On-Shore É preciso considerar o investimento existente em equipamentos nas oficinas on-shore, uma vez que esses equipamentos demandarão custos com manutenção/reposição. Atualmente os serviços de reparos on-shore são realizados pelos usuários do Porto-Ilha, que aportam os recursos humanos, ferramentais e materiais.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	ANEXO C-2 - Ativos Existentes Píer on-shore É preciso considerar o investimento existente com o píer on-shore, uma vez que essa infraestrutura demanda custos com sua manutenção.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	ANEXO C-2 - Investimentos Previstos Instalações Administrativas Onshore É preciso considerar a construção de uma instalação predial on-shore para abrigar a estrutura administrativa do Terminal Salineiro, que deve incluir área de recursos humanos, compras e demais atividades administrativas necessárias à gestão de todo o complexo portuário.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	As estruturas que fazem parte do arrendamento na área on-shore precisam de reformas, mas não há quaisquer previsões de gastos para essa finalidade. Também não há previsão para os investimentos na recuperação das instalações prediais existentes no Porto-Ilha, que pelas documentações apresentadas, bem como pelas fiscalizações realizadas pela ANTAQ, estão em péssimo estado de conservação. O futuro arrendatário precisará realizar obras de reforma e modernização dessas estruturas, bem como de melhorias nas instalações das habitações, que carecem há muitos anos de modernizações, proporcionando grau adequado de conforto, atendendo às exigências ambientais e de segurança de trabalho. Nesse sentido, recomenda-se, para fins dos estudos, a inclusão de um valor correspondente a 25% do valor de cada instalação predial para fins de recuperação dessas instalações.

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Perguntas da Federação das Indústria do Estado do Rio Grande do Norte - FIERN Não existem referências na documentação quanto aos prazos para a realização das obras de responsabilidade da CODERN. As obras a serem realizadas pela CODERN demandam intervenções que impactam nas movimentações portuárias e, conseqüentemente, nas projeções de cargas, seja nas projeções utilizadas para fins da modelagem, quanto nas projeções a serem desenvolvidas pelos interessados no Leilão para os estudos que fundamentam as propostas comerciais. (i) É preciso que a documentação apresente um cronograma das obras, bem como informar a forma da realização das intervenções, permitindo aos Licitantes avaliar os impactos proporcionados pelas obras. (ii) Algumas dessas obras são essenciais para o processo de licenciamento das instalações portuárias que compõem o arrendamento (on-shore e off-shore). O Contrato de Arrendamento impõe ao futuro Arrendatário os riscos de atrasos nos licenciamentos. No entanto, a não realização dessas obras antes do Leilão impactarão o processo de licenciamento da instalação portuária, não podendo o risco de atrasos de licenciamento serem imputados ao futuro arrendatário. (iii) Cabe observar que o Leilão deve conter meios para que não somente o contrato de arrendamento possa ser reequilibrado por consequências no atraso da realização de obras de responsabilidade da CODERN. Como a oferta no leilão considera a assunção do terminal e a realização de obras dentro de um cronograma pré-estabelecidos, fundamentando o valor ofertado, caso ocorram atrasos pelo não cumprimento das obrigações por parte da CODERN, deverão haver meios para atualização/redução do valor da oferta de acordo com os impactos financeiros proporcionados pelos atrasos. (iv) O cronograma das obras é essencial para o planejamento das intervenções a serem realizadas pelo futuro arrendatário, não sendo possível a realização de um Projeto para a operação das instalações portuárias sem o conhecimento prévio do detalhamento dos projetos a serem executados pela CODERN. (v) Alguns dos valores orçados pela CODERN para a realização das obras são utilizados na modelagem para fundamentar parte dos custos com manutenção. Destaca-se que a CODERN já tentou licitar algumas dessas obras/aquisições, mas não houveram interessados, ou os preços ofertados foram muito superiores. Questiona-se, portanto, se os custos estimados com manutenção não estarão subavaliados sem a garantia de que os preços estimados possam ser efetivados. (vi) Por fim, questiona-se a capacidade efetiva da CODERN na realização dessas obras. De acordo com o Ato Justificatório, Nota Conjunta e as informações constantes do ANEXO C, os valores para a realização das obras foram empenhados no último mês de 2019, mas até o presente momento nenhum recurso foi transferido para a CODERN para que possa dar início aos processos licitatórios. Em decorrência do aumento de gastos e redução de receitas proporcionado com a pandemia do Coronavírus, não há garantias que essas obras possam ser realizadas antes do Leilão, não sendo possível a avaliação de seus impactos pelos Proponentes, tampouco a garantia de dos prazos necessários para a realização dos estudos que fundamentam o planejamento e projeto para o terminal portuário e servem para a precificação da oferta no Leilão. Atenciosamente</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>A Autoridade Portuária realizou todos os investimentos previstos no item "Descrição da Estrutura Operacional" e que são descritos como necessários para resguardar a regularidade e a segurança das operações? Em caso de descumprimento total ou parcial dos investimentos detalhados, a quem cabe a realização dos mesmos? Esse fator pode impactar no prazo para o início da vigência do arrendamento? A concretização de tais investimentos é pré-requisito para a continuidade do processo de arrendamento? A disponibilização de uma estrutura inadequada e que, eventualmente, seja considerada insuficiente para resguardar a regularidade e a segurança das operações pode inviabilizar o processo de arrendamento?</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição número 42 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.</p>
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	<p>Solicitamos a disponibilização de maiores detalhes sobre os investimentos a serem executados pelo Arrendatário, descritos na Seção C (Engenharia), contendo: • O projeto de recuperação das estruturas metálicas de sustentação das defensas dos cais de barcas; • A batimetria da(s) área(s) do canal de acesso a ser(em) dragadas até 14 metros; e • As especificações dos equipamentos para descarregamento de barcas e das pás carregadeiras.</p>

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Quanto ao sistema de embarque, foi calculado com base na recuperação das capacidade nominais dos equipamentos do TERSAB, em função do programa de manutenção e melhorias a serem realizadas pelo futuro arrendatário, ocorrerá o aumento de consignação média e redução dos tempos não operacionais médios de atracação. Assim considerando a consignação média anual de 36.389 toneladas por navio (maior média anual do período 2014-2018) e redução dos tempos não operacionais, a prancha geral média anual deverá ser de no mínimo 810 t/h (1ª fase de implantação) e 1.340 t/h (2ª fase de implantação). Acrescidas as melhorias nos níveis de serviço esperados; a capacidade anual de embarque do Berço de Atracação de Navios foi calculada em 5,9 milhões de toneladas. Não existe previsão de obrigatoriedade de investimentos no cais de navios por parte do arrendatário. Sendo assim, sugere-se o esclarecimento no sentido de se confirmar se apenas as melhorias previstas nas adequações realizadas pela Autoridade Portuária, irão gerar o aumento de capacidade de embarque. Ainda, informar qual a capacidade das correias que serão trocadas.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Item 2. Descrição da estrutura Organizacional II. Recuperação e Melhorias no Berço de atracação de Navio a. Recuperação do sistema de defensas nos dolphins 02 e 03, com ênfase nas estacas frontais de sustentação dos painéis frontais de defesa, das jaquetas, do paramento, para instalação de novos painéis e elementos cilíndricos de borracha. Entendemos que a reabilitação dos dolphins D2 e D3 será feita pela CODERN, abrangendo as jaquetas, as estacas principais, os painéis e suas estacas de sustentação, o painel metálico de apoio das defensas e os elementos de borracha e os painéis. Entretanto, como os Dolphins D2 e D3 foram projetados e executados em 1973 para navios de até 35.000 TPB e sua situação atual é crítica, consideramos que não há condições para atracação de navios de 75.000 TPB, mesmo com as intervenções mencionadas. Desse modo, solicitamos esclarecer de forma explícita se as intervenções previstas pela CODERN irão assegurar que esses dolphins terão condições para resistir aos esforços de atracação de navios de até 75.000 TPB e, caso sejam necessários novos investimentos, de quem será a responsabilidade. Solicitamos anexar projetos ao Edital.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	II. Recuperação e Melhorias no Berço de atracação de Navio Fornecimento de duas boias de amarração para o berço de atracação Confirmar o entendimento de que as 2 boias de amarração a serem fornecidas pela CODERN serão fornecidas e instaladas completas, incluindo poitas, amarras, âncora, gancho de desengate rápido e o que mais for necessário para o desempenho de suas funções. Confirmar se esse sistema já estará aprovado na Marinha, com incorporação na Carta Náutica.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	INVESTIMENTOS DO FUTURO ARRENDATÁRIO Obras de recuperação das estruturas metálicas de sustentação e defensas do cais de barcas Referente ao Cais de Barcas registra-se que a CODERN contratou (contrato 039/2019) empresa especializada para realizar análise estrutural e elaboração de projeto básico de recuperação do cais. Esse projeto visa subsidiar o futuro arrendatário na realização das obras previstas em seu CAPEX. Solicitamos que o projeto de recuperação das estruturas metálicas de sustentação das defensas do cais de barcas seja disponibilizado antes do leilão.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Com relação ao canal de acesso, a dragagem de aprofundamento de dois trechos distintos do canal de acesso deverá ser realizada pelo futuro arrendatário TERSAB para a cota inicial de -14,0m (DHN). Observa-se que essa cota é necessária para atender o calado do navio de projeto (Graneleiro de 75 mil TPB) na preamar (maré alta) ou o calado dos navios que mais demandam o terminal (Graneleiro de 60 mil TPB) mesmo na Baixa-mar, tendo em vista que atualmente existem limitações de calado operacional em dois trechos do canal conforme ilustrado na Figura 1, justificando a necessidade de aprofundamento do canal nessa região. Solicitamos que sejam disponibilizados: - dados do LH realizado em 2013, bem como - dados sobre a execução do LH Tipo A ou Tipo B para instalação do sistema de balizamento e levantamento das áreas do canal de acesso a ser dragado até 14,0 m.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Modernização dos descarregadores será obrigação da Autoridade Portuária, inclusive a desmontagem do DB03 (1ª fase de implantação), para o concessionário caberá apenas a aquisição de um novo DB (2ª fase de implantação) Esclarecer, em nova redação, que o entendimento de que modernização está totalmente fora do escopo do futuro arrendatário.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Solicitamos a disponibilização de maiores detalhes sobre os investimentos a serem executados pelo Arrendatário, descritos na Seção C (Engenharia), contendo: • O projeto de recuperação das estruturas metálicas de sustentação das defensas do cais de barcas; • A batimetria da(s) área(s) do canal de acesso a ser(em) dragadas até 14 metros; e • As especificações dos equipamentos para descarregamento de barcas e das pás carregadeiras.

Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Solicitamos a disponibilização de maiores detalhes sobre os investimentos a serem executados pela Autoridade Portuária, descritos na Seção C (Engenharia), contendo: <ul style="list-style-type: none"> Quantificações de ativos; Descrições técnicas dos equipamentos implantados, em implantação ou a serem implantados com as efetivas capacidades, valores, vida útil estimada e possibilidade de reversibilidade ao término do arrendamento; Cronograma detalhado das obras com status atualizado hoje e na data de lançamento do Edital; Os projetos executivos que apresentem os reparos/recuperações, substituições de equipamentos, obras e novas instalações a serem executados pelo Poder Concedente; Confirmar o entendimento de que as bóias de amarração a serem fornecidas pela CODERN serão fornecidas e instaladas completas, incluindo poitas, amarras, âncora, gancho de desengate rápido e demais informações que se façam necessárias para o desempenho de suas funções; Confirmar que o atingimento das taxas nominais dos equipamentos instalados pela Autoridade Portuária não serão de responsabilidade do futuro arrendatário;
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Considerando que há investimentos considerados como precedentes para a assunção do futuro arrendatário, se sugere a adição de realização de Vistorias Técnicas Prévias para a verificação e identificação dos ativos efetivamente implantados nas seguintes datas: <ul style="list-style-type: none"> Pré lançamento do Edital; Pré Leilão, com a efetiva publicação dos resultados; Pré Data de Assunção; Ressalta-se que essa informação é fundamental para a efetiva e justa avaliação para a participação no Leilão. Portanto, além das visitas técnicas previstas no processo, é importante a disponibilização de todos os documentos técnicos dos ativos implantados, contendo informações referentes às garantias de integridade e capacidade operacional.
Estudo - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Sugere-se que a eficiência e integridade dos ativos a serem implantados pela Autoridade Portuária seja um risco assumido pelo Poder Concedente, isentando o futuro Arrendatário de penalidades, multas ou qualquer tipo de onerosidade por potenciais atrasos na prestação de serviços em razão do mal funcionamento desses ativos e/ou necessidade de reposição e manutenção que não puderam ser previstas. Adicionalmente, caso as intervenções realizadas pela Autoridade Portuária apresentarem falhas estruturais ou operacionais após a assunção do arrendatário, confirmar que o Poder Concedente será responsável por recuperá-las e propiciar seu perfeito uso, além de garantir que todo e qualquer impacto nas operações serão passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento, pois se entende que não é possível delegar a responsabilidade sobre esses ativos a Arrendatário que não obteve participação efetiva na sua configuração e implantação.
Estudo - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Com o objetivo de aprimorar a comunicação com a sociedade e em atenção ao Princípio da Transparência, sugere-se que as planilhas eletrônicas dos cálculos do Modelo Econômico-Financeiro (Seção E) e dos Estudos de Mercado (Seção B) sejam disponibilizadas juntamente com todos os demais documentos.
Estudo - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Indicação sobre quais despesas com TAC serão efetivamente quitadas pela CODERN, bem como o valor das mesmas., antes da Data de Assunção.
Estudo - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Até presente momento, não houve a renovação do REPORTE cuja vigência acaba em 2020. Nesse aspecto sugerimos que essa premissa seja revisada na data lançamento do Edital considerando a legislação vigente na mesma data.
Estudo - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Sugere-se esclarecimento no sentido de que o Modelo Econômico-Financeiro atende integralmente todas as legislações aplicáveis ao futuro arrendatário, especialmente às Leis e Normas que impactam financeiramente o empreendimento, como medidas de compensação e contribuições com impacto financeiro necessárias para a obtenção de licenças e alvarás para implantação e operação ao longo da vigência do contrato.
Estudo - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	Tributos Há na página 13 duas referências à SEP. Solicitamos corrigir para SNPTA/MINFRA.
Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	2. Descrição da Área de Arrendamento Cabe observar que o poço artesiano está com problemas de manutenção, estando a água salobra. A energia elétrica é atualmente fornecida por 3 geradores, sendo isso um dos motivos pelo qual o porto vem operando com baixa produtividade. O terminal é projetado para trabalhar com 6 geradores. Desse total, três estão inoperantes.

Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Item 2 Figura 2: Localização da área onshore do TERSAB A demarcação da área não representa a área a ser arrendada. Recomenda-se destacar as áreas a serem arrendadas. Vide também as observações realizadas para modificação da área on-shore a ser arrendada.
Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Item 4 A demarcação da área não representa a área a ser arrendada. Recomenda-se destacar as áreas a serem arrendadas. Vide também as observações realizadas para modificação da área on-shore a ser arrendada. ----- De acordo com a documentação apresentada, não existem estudos realizados que permitam confirmar a viabilidade do projeto de dragagem. Não há sondagens do solo e, portanto, não há como determinar que tipo de dragagem será possível realizar (sucção e recalque ou derrocagem) nem existem definidos locais para descarte do material, sendo preciso realizar extensos estudos ambientais. Ademais não existem sequer avaliações zoológicas da região que permitam avaliar a complexidade do licenciamento, nem foi realizada consulta junto ao IBAMA de forma a se obter um Termo de Referência que sirva para avaliar a complexidade do projeto (vide carta náutica indicando grandes área de corais na região). Isto posto, pode-se afirmar que os custos apresentados para o processo de licenciamento, bem como para as obras de dragagens, não têm fundamentação técnica e não podem servir para valorar os estudos para a modelagem de arrendamento. Ademais, o prazo necessário para avaliar um projeto dessa complexidade extrapola o prazo entre a publicação do Edital e a realização do Leilão. Isso, sem mencionar que o IBAMA, a princípio, não teria como apresentar um Termo de Referência para empresas que não detêm o direito para a realização dessas obras. Assim, sugere-se que todos os valores utilizados para valorar as obras de dragagem (estudos ambientais e a própria obra de dragagem) sejam motivos para reequilíbrio contratual, proporcionando maior segurança no projeto e prover uma igualdade de competição entre todos os interessados.
Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Item 4 Figura 1; Localização da área offshore do TERSAB É preciso corrigir o número de referência da Figura.
Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Item 4 Figura 2: Localização da área onshore do TERSAB É preciso corrigir o número de referência da Figura e a demarcação da área não representa a área a ser arrendada. Recomenda-se destacar as áreas a serem arrendadas.
Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Item 6 1 - contratar, de forma imediata, empresa para resposta de acidente ambiental, de acordo com os requisitos da Resolução CONAMA n° 398/2008, até que haja aprovação e implementação do Plano de Emergência individual (PEI) e do Programa de Ação de Emergências (PAE). ----- Entre as obrigações definidas pelo Ibama há a obrigatoriedade do TERSAB dispor de empresa de resposta ambiental até a aprovação do PEI e PAE. Como são realizadas atividades de transporte de combustíveis entre a Base de Apoio e o Terminal Portuário, além de haver riscos de vazamentos decorrentes de acidentes com as embarcações que frequentam o terminal portuário, ambas as instalações precisarão dispor de estrutura de resposta a emergências ambientais. No entanto não foram previstos custos com as contratações necessárias, nem com a aquisição de equipamentos e embarcações para a realização das atividades de resposta a emergências. Nesse sentido, como o Porto-Ilha está distante de qualquer estrutura que possa servir de apoio às emergências, as avaliações ambientais precisam prever a aquisição de pelo menos 3 embarcações de pequeno porte para lançamento de barreiras e o recolhimento de produtos derramados, além de barreiras (no mínimo 1000 metros para circundar um navio e ainda fazer as atividades de recolhimento de produto que tenha escapado), ancoras, cabos, correntes, mantas absorventes, recolhedores oceânicos de óleo, material de segurança para emergências (roupas, luvas, máscara, capacete, respiradores, etc.), construção de local para a guarda de todo o material de forma a que permita rápido lançamento e os custos com a manutenção de todo o centro de emergências ambientais. Estima-se que os custos para a construção do centro de emergência no TERSAB e a aquisição dos equipamentos para a Base de Apoio e o TERSAB seja de pelo menos R\$ 3 milhões, devendo o custo de manutenção seguir o racional utilizado para estimar o custo com a manutenção de equipamentos. Adicionalmente é preciso prever custos com os treinamentos e simulados, que são obrigatórios. Alternativamente, os Estudos podem prever a contratação desses serviços, que até o presente momento não foi realizado pela CODERN. No entanto, a CODERN já tem orçamento para essa contratação, podendo o valor ser utilizado como referência nos estudos para valoração do arrendamento.

Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	10. Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento do Terminal ----- Os valores utilizados para fins de precificação devem ser desenvolvidos considerando serem duas instalações distintas (instalação on-shore e instalação off-shore), devendo cada uma dispor de seu programa específico. São licenciamentos distintos e processos distintos. Por esse motivo, os valores devem ser duplicados, cobrindo os custos dos processos para cada uma das áreas.
Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	TAC nº 39/2017/UREFT/SFC 2. Providencie a obtenção das licenças ambientais pertinentes (licença de operação), conforme estabelece o art. 32, XVII, da Resolução nº 3.274/2014-Antaq. ----- Solicitamos que seja disponibilizado todos os documentos com as exigências, bem como o Termo de Referência para a obtenção da Licença de Operação.
Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	TAC nº 39/2017/UREFT/SFC 3. Providencie a obtenção das licenças e alvarás expedidos pelas autoridades competentes que atestem a segurança contra incêndio e acidentes nos equipamentos e instalações portuárias, conforme estabelece o art. 32, XXI, da Resolução nº 3.274/2014-Antaq. ----- Em dezembro de 2017, a CODERN firmou o TAC para realizar, no período de 1 ano, a obtenção de autorização do Corpo de Bombeiros para o funcionamento do Terminal Salineiro. Vencido o prazo do TAC há quase dois anos, não foram apresentadas evidências do cumprimento deste item do TAC, tampouco foram disponibilizadas as exigências necessárias para o cumprimento, que podem impactar em significativos investimentos a serem realizados no TERSAB e que não foram necessariamente considerados nos Estudos. Nesse sentido, solicita-se confirmar se o TERSAB possui alvará expedido pelo Corpo de Bombeiros que atestem a segurança contra incêndio e acidentes nos equipamentos e instalações portuárias, e, caso não tenha sido ainda obtido, quais as exigências impostas pela corporação para a obtenção do respectivo documento, devendo essas obrigações estarem orçadas no Projeto de Engenharia. Caso contrário será preciso realizar estudo específico, obtendo indicação dos investimentos que serão necessários de forma a cumprir cm as eventuais exigências do Corpo de Bombeiros. Ambas as instalações possuem reservatório com combustíveis e gases inflamáveis. No passado o Descarregador de Barcaças nº 3 sofreu um incêndio, tendo o equipamento sido declarado inservível, indicando que os sistemas de combate a incêndios no Porto-Ilha são inadequados. O prazo de licitação é insuficiente para a realização desses estudos, que dependem de uma avaliação por parte da Corporação de Bombeiros. Como os investimentos que venham a ser exigidos podem ser substanciais, recomendamos que esses estudos sejam realizados previamente ao Leilão, ou, alternativamente, que eventuais investimentos que venham a ser exigidos pela Corporação de Bombeiros seja passível de reequilíbrio contratual.
Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Item 4: Para que as atividades portuárias sejam mantidas sem interrupções, o estudo e o Contrato de Arrendamento precisam prever uma forma de transição entre o futuro arrendatário e a CODERN. Caso contrário, as operações terão que ser paralisadas até a obtenção da LO e do Registro de Alfandegamento pelo futuro arrendatário. Em ocorrendo uma paralisação os embarcadores ficarão impedidos de cumprir com seus contratos, sendo penalizados e proporcionando graves danos econômicos, tanto para os embarcadores (fundo de comércio), quanto para os consumidores dos produtos (falta de produto). A interrupção do funcionamento do Porto-Ilha acarretará em graves impactos na indústria nacional, podendo até paralisar as atividades de tratamento de água das cidades e de indústrias químicas. Nesse sentido, recomenda-se que o processo de arrendamento somente seja realizado após serem tomadas medidas para que as atividades não sejam paralisadas até a obtenção de licenciamento e alfandegamento pelo futuro arrendatário. Sugere-se a adoção de medidas similares às constantes dos contratos de arrendamento de terminais aeroportuários, que puderam ter a troca do operador sem a interrupção dos serviços.
Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Nas entrevistas com os responsáveis pela administração do Porto Organizado de Areia Branca foram levantados documentos relacionados à atividade, no que se refere aos aspectos ambientais, naquilo que cabe a situação em análise. Solicitamos a disponibilização dos documentos em questão.
Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	Porém, apesar da CODERN se responsabilizar pela obtenção da licença de operação (LO), quando da concessão, será necessária à obtenção de uma nova LO, específica para o TERSAB (porto ilha e infraestrutura onshore), contendo condicionantes voltadas apenas para a atividade de movimentação e armazenagem de graneis sólidos minerais, mais especificamente de Sal Marinho (comum e químico). Para a obtenção da LO, deverá ser necessária à apresentação de um Relatório de Controle Ambiental - RCA, baseado em termo de referência específico a ser emitido pelo IBAMA. Indicar de quem será a responsabilidade por solicitar a nova LO Indicar e/ou apresentar o RCA realizado, quem o realizou, bem como a necessidade de se realizar um novo e por quem.

Estudo - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	[...] ...novos passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, desde que identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção. Indicar, em redação clara, que as medidas não efetuadas ou falhas decorrentes do estipulado em TAC não sejam de responsabilidade do Arrendatário, mas sim do Poder Concedente.
Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>Item IX. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO" 94. Para a situação do terminal objeto deste Ato Justificatório, se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário, portanto, se julgou necessário estabelecer preço teto nesse empreendimento. -----</p> <p>---- Verifica-se que o entendimento do mercado no caso do TERSAB é um pouco mais complexo e requer uma análise mais abrangente do mercado concorrencial para efetivamente estabelecer a possibilidade de risco de abuso de poder econômico. No mercado de abastecimento da cabotagem, o preço praticado pelo TERSAB impacta diretamente sobre o custo logístico para fornecimento de sal para os principais mercados brasileiros - os portos de Santos, Paranaguá e Imbituba. Esses portos vêm apresentando crescente movimentação de sal chileno, já que o preço da logística do produto originado daquele país vem se demonstrando ser mais competitivo do que o produto brasileiro. Com isso, os produtores do Rio Grande do Norte deixaram de comercializar 1,2 milhões de toneladas em 2019. Tal volume é extremamente representativo e não seria lógico que o futuro operador pratique preços mais elevados, perdendo a rentabilidade que seria muito maior com um volume de carga que representa mais de 60% do volume atualmente movimentado. Outro ponto relevante é o mercado de exportação. O produto brasileiro, por ter elevado custo logístico, não apresenta competitividade frente ao produto chileno e mexicano para o mercado norte-americano, que é o maior consumidor mundial, com demandas que superam 10 milhões de toneladas por ano. Portanto, o TERSAB atua em um mercado concorrencial que tem os terminais salineiros do Chile e México como concorrentes. Considerando esse cenário, pode-se afirmar que o TERSAB atua em um mercado extremamente competitivo, não sendo necessário o estabelecimento de preço-teto. Cabe também o definido na MPV 945/2020, que estabelece no inciso vi do artigo 3º, a liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. Por fim, cabe ainda observar que o futuro arrendatário do TERSAB poderá desenvolver uma solução de engenharia, diferente da constante no projeto de arrendamento, que proporcione uma redução no custo logístico, mas que pode demandar um grande volume em investimentos, sendo necessário até praticar um preço mais elevado. Nesse cenário, o importante é o resultado do custo logístico que a operação via o TERSAB proporcionará e não a fixação de preço teto.</p>

Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>Item 79. Nesse sentido, para estimar a receita bruta média unitária do arrendamento em tela, procedeu-se ao levantamento das demonstrações contábeis publicadas de terminais semelhantes com objetivo de parametrizar a relação entre receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais. 80. A premissa utilizada reflete o lucro operacional antes do resultado financeiro. Este lucro evidencia se a empresa está tendo resultado nas suas atividades operacionais antes de qualquer alavancagem financeira por meio de empréstimos. Portanto, estima-se que do ponto de vista operacional os terminais portuários teriam uma estrutura de custos e despesas operacionais semelhantes. 81. Assim, com base nas três últimas demonstrações contábeis publicadas (2018, 2017 e 2016), referentes a seis terminais portuários que operam em portos brasileiros, identificou-se que a relação entre a receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais foi de 142,67%. -----</p> <p>----- Muito embora essa seja uma metodologia racional para a determinação de preços para serviços, o resultado não apresenta uma avaliação da viabilidade da prática do preço. De nada adianta o estabelecimento de um "preço" caso esse inviabilize a logística do produto. Uma vez estabelecida a meta de preço é preciso realizar uma avaliação de mercado para verificação se o preço está adequado e permite a competitividade do sal de forma a atender às necessidades do setor e frente ao produto originado de outros países. O Estudo carece de uma análise mais aprofundada sobre o mercado concorrencial e o impacto do preço no custo da logística do sal. Esse impacto poderá inviabilizar mercados para o qual o sal é embarcado, reduzindo, consequentemente, a movimentação projetada no estudo que serve para a valoração do arrendamento. Por outro lado, caso o preço faça com que o custo da logística fique abaixo do mercado concorrencial, a movimentação de cargas poderá ter um cenário completamente distinto do projetado. O preço médio a ser praticado pelo futuro operador do Terminal Salineiro não pode ser determinado sem uma avaliação dos custos logísticos e dos impactos proporcionados na cadeia do transporte. O preço da logística é justamente o fator que determina a competitividade do sal marinho Potiguar e é fator diretamente vinculado à projeção de movimentação. Portanto, o preço a ser praticado precisa considerar os impactos na cadeia do transporte e no cenário concorrencial com a instalação da Hidrovias do Brasil. Portanto, é preciso que o Poder Concedente avalie o preço dessa logística de forma a balizar o preço a ser praticado pela logística do TERSAB. É preciso avaliar o impacto do preço sobre o custo da logística do sal proveniente de mercados concorrenciais, principalmente do custo da logística do sal chileno para os mercados brasileiros e norte-americano e do sal mexicano para o mercado norte-americano. Somente com uma análise mais aprofundada é possível avaliar se o preço determinado nos Estudos poderá ser efetivamente praticado.</p>
Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição números 1 e 2 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.</p>

Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>66. Quanto ao sistema de armazenamento, atualmente o pátio possui capacidade estática operacional disponível de aproximadamente 90.000 toneladas (pátio antigo). Caberá à autoridade portuária realizar investimentos para execução de obras de recuperação estrutural do pátio de estocagem ampliado, atualmente inoperante, elevando a capacidade estática para a de projeto, com aproximadamente 150.000 toneladas. Os valores de recuperação não foram incluídos no Capex e sim na lista de compromissos realizados pela autoridade portuária. Ofício CODERN (anexo)1. 67. Quanto ao berço de atracação de navios, atualmente utilizado pelo Porto para embarque de sal, será necessário a realização de recuperação da estrutura existente, delfins, defensas e recuperação estrutural, porém todos os investimentos relatados serão de responsabilidade da Autoridade Portuária, não sendo incluídas nos valores de Capex. ----- Não existem referências na documentação quanto aos prazos para a realização das obras de responsabilidade da CODERN. As obras a serem realizadas pela CODEN proporcionam intervenções que impactam nas movimentações portuárias e, conseqüentemente, nas projeções de cargas, seja nas projeções utilizadas para fins da modelagem, quanto nas projeções a serem desenvolvidas pelos interessados no Leilão para os estudos que fundamentam as propostas comerciais. (i) É preciso que a documentação apresente um cronograma das obras, bem como informar a forma da realização das intervenções, permitindo avaliar os impactos proporcionados pelas obras. (ii) Outro ponto relevante é que algumas dessas obras são essenciais para o processo de licenciamento das instalações portuárias que compõem o arrendamento. A não realização dessas obras antes do Leilão impactarão o processo de licenciamento da instalação portuária, não podendo o risco de atrasos de licenciamento serem imputados ao futuro arrendatário. (iii) Cabe observar que o Leilão deve conter meios para que não somente o contrato de arrendamento possa ser reequilibrado por consequências no atraso da realização de obras de responsabilidade da CODERN. Como o valor da outorga a ser ofertada no leilão considera a assunção da realização dessas obras dentro de um prazo, fundamentando o valor ofertado, deverão haver meios para atualização/redução do valor da outorga, ou a redução no valor do arrendamento, reequilibrando os impactos financeiros proporcionados pelos atrasos, principalmente no caso desses serem superior a um período de 1 ano. (iv) O cronograma das obras é essencial para o planejamento das intervenções a serem realizadas pelo futuro arrendatário, não sendo possível a realização de um Projeto para a operação das instalações portuárias sem o conhecimento prévio do detalhamento dos projetos a serem executados pela CODERN, bem como das características de equipamentos e modernizações a serem realizadas. (v) Alguns dos valores orçados pela CODERN para a realização das obras são utilizados na modelagem para a definição dos custos com manutenção no modelo de arrendamento. Destaca-se que a CODERN já tentou licitar algumas dessas obras/aquisições, principalmente as de maiores vultos, mas não houveram interessados, ou os preços ofertados foram muito superiores. Questiona-se, portanto, se os custos estimados com manutenção não estarão subavaliados sem a garantia dos preços serem efetivados, uma vez que, somente após a licitação dessas obras e aquisições, os preços poderão ser efetivamente validados. (vi) Por fim, questiona-se a capacidade efetiva da CODERN na realização dessas obras nos prazos necessários. De acordo com o Ato Justificatório, Nota Conjunta e as informações constantes do ANEXO C, os valores para a realização das obras foram empenhados no último mês de 2019, mas até o presente momento nenhum recurso foi transferido para a CODERN para que possa dar início aos processos licitatórios, podendo impactar significativo nos riscos, afastando eventuais interessados no Leilão. Em decorrência do aumento de gastos públicos e significativa redução de receitas da União proporcionado com a pandemia do Coronavírus, não há garantias que essas obras possam ser realizadas antes do Leilão, não sendo possível a avaliação de seus impactos pelos Proponentes, tampouco a garantia de dos prazos necessários para a realização dos estudos que fundamentam o planejamento e projeto para o terminal portuário, que servem para a precificação da oferta no Leilão. Pelo todo exposto e de forma a não prejudicar o processo licitatório, sugere-se que as obras a serem realizadas pela CODERN sejam detalhadas, sendo apresentado cronograma para a execução de cada um dos investimentos, descrição da forma da realização das intervenções com relação às operações do terminal, a avaliação dos impactos operacionais proporcionados pelas obras, bem como seja também apresentada a caracterização dos novos investimentos para fim de avaliação técnica dos</p>
--------------------	-------------------	--

Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>IX. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO" 94. Para a situação do terminal objeto deste Ato Justificatório, se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário, portanto, se julgou necessário estabelecer preço teto nesse empreendimento. Verifica-se que o entendimento do mercado no caso do TERSAB é um pouco mais complexo e requer uma análise mais abrangente do mercado concorrencial para efetivamente estabelecer a possibilidade de risco de abuso de poder econômico. Inicialmente cabe destacar que pelo estudo apresentado pela empresa Merco Shipping, denominado Análise da Coexistência das Instalações do TERSAB e da Instalação Flutuante da Hidrovias do Brasil na Movimentação de Sal Marinho na Costa do Estado do Rio Grande do Norte, encaminhado por e-mail no processo, diferente do afirmado no Ato Justificatório, o Terminal Salineiro está inserido em um ambiente concorrencial bastante competitivo. No cenário concorrencial local, a Hidrovias do Brasil deverá ter sua instalação flutuante para transbordo de sal funcionando a partir de 2021. Essa instalação será implantada ao largo da costa de Macau, tendo capacidade para embarcar até 2,5 milhões de toneladas de sal por anos. Portanto, haverá competição direta com o Terminal Salineiro. No mercado de abastecimento da cabotagem, o preço praticado pelo TERSAB impacta diretamente sobre o custo logístico para fornecimento de sal para os principais mercados brasileiros - os portos de Santos, Paranaguá e Imbituba. Esses portos vêm apresentando crescente movimentação de sal chileno, já que o preço da logística do produto originado daquele país vem se demonstrando ser mais competitivo do que o produto brasileiro. Com isso, os produtores do Rio Grande do Norte deixaram de comercializar 1,2 milhões de toneladas em 2019. Tal volume é extremamente representativo e não seria lógico que o futuro operador pratique preços mais elevados, perdendo a rentabilidade que seria muito maior com um volume de carga que representa mais de 60% do volume atualmente movimentado. Outro ponto relevante é o mercado de exportação. O produto brasileiro, por ter elevado custo logístico, não apresenta competitividade frente ao produto chileno e mexicano para o mercado norte-americano, que é o maior consumidor mundial, com demandas que superam 10 milhões de toneladas por ano. Portanto, o TERSAB atua em um mercado concorrencial que tem os terminais salineiros do Chile e México como concorrentes. Considerando esse cenário, pode-se afirmar que o TERSAB atua em um mercado extremamente competitivo, não sendo necessário o estabelecimento de preço-teto. Cabe também o definido na MPV 945/2020, que estabelece no inciso vi do artigo 3º, a liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. Por fim, cabe ainda observar que o futuro arrendatário do TERSAB poderá desenvolver uma solução de engenharia, diferente da constante no projeto de arrendamento, que proporcione uma redução no custo logístico, mas que pode demandar um grande volume em investimentos, sendo necessário até praticar um preço mais elevado. Nesse cenário, o importante é o resultado do custo logístico que a operação via o TERSAB proporcionará e não a fixação de preço teto.</p>
--------------------	-------------------	---

Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>79. Nesse sentido, para estimar a receita bruta média unitária do arrendamento em tela, procedeu-se ao levantamento das demonstrações contábeis publicadas de terminais semelhantes com objetivo de parametrizar a relação entre receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais. 80. A premissa utilizada reflete o lucro operacional antes do resultado financeiro. Este lucro evidencia se a empresa está tendo resultado nas suas atividades operacionais antes de qualquer alavancagem financeira por meio de empréstimos. Portanto, estima-se que do ponto de vista operacional os terminais portuários teriam uma estrutura de custos e despesas operacionais semelhantes. 81. Assim, com base nas três últimas demonstrações contábeis publicadas (2018, 2017 e 2016), referentes a seis terminais portuários que operam em portos brasileiros, identificou-se que a relação entre a receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais foi de 142,67%. ----- Muito embora essa seja uma metodologia racional para a determinação de preços para serviços, o resultado não apresenta uma avaliação da viabilidade da prática do preço. De nada adianta o estabelecimento de um preço caso esse inviabilize a logística do produto. Uma vez estabelecida a meta de preço é preciso realizar uma avaliação de mercado para verificação se o preço está adequado e permite a competitividade do sal de forma a atender às necessidades do setor e frente ao produto originado de outros países. O Estudo carece de uma análise mais aprofundada sobre o mercado concorrencial e o impacto do preço no custo da logística do sal. Esse impacto poderá inviabilizar mercados para o qual o sal é embarcado, reduzindo, consequentemente, a movimentação projetada no estudo que serve para a valoração do arrendamento. Por outro lado, caso o preço faça com que o custo da logística fique abaixo do mercado concorrencial, a movimentação de cargas poderá ter um cenário completamente distinto do projetado. O preço médio a ser praticado pelo futuro operador do Terminal Salineiro não pode ser determinado sem uma avaliação dos custos logísticos e dos impactos proporcionados na cadeia do transporte. O preço da logística é justamente o fator que determina a competitividade do sal marinho Potiguar e é fator diretamente vinculado à projeção de movimentação. Portanto, o preço a ser praticado precisa considerar os impactos na cadeia do transporte e no cenário concorrencial com a instalação da Hidrovias do Brasil. No cenário concorrencial, a Hidrovias do Brasil deverá ter sua instalação flutuante para transbordo de sal funcionando a partir de 2021. Essa instalação será implantada ao largo da costa de Macau, tendo capacidade para embarcar até 2,5 milhões de toneladas de sal por anos. Portanto, haverá competição com o Terminal Salineiro. É preciso que o Poder Concedente avalie o preço dessa logística de forma a balizar o preço a ser praticado pela logística do TERSAB. Além do ambiente concorrencial local, é preciso avaliar o impacto do preço sobre o custo da logística do sal proveniente de mercados concorrenciais, principalmente do custo da logística do sal chileno para os mercados brasileiros e norte-americano e do sal mexicano para o mercado norte-americano. Somente com uma análise mais aprofundada é possível avaliar se o preço determinado nos Estudos poderá ser efetivamente praticado.</p>
Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>XXI. DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL 217. Portanto, a referida Agência será responsável por encaminhar o pedido de Termo de Referência para o órgão ambiental. O Termo de Referência ou Parecer Técnico será emitido com base no preenchimento de Ficha de Abertura do Processo (FAP), no caso dos licenciamentos conduzidos pelo Ibama, ou por meio de formulários específicos disponibilizados nos órgãos estaduais, devendo o relatório ambiental ser analisado pelos técnicos do órgão ambiental competente e, posteriormente, emitido um parecer informando como deverá prosseguir o processo de licenciamento da área. ----- De forma a que se possa avaliar as complexidades envolvendo o processo de licenciamento, sugere-se que o Termo de Referência ou Parecer Técnico, bem como a Ficha de Abertura do Processo (FAP) sejam disponibilizadas junto à documentação do processo licitatório.</p>
Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>Goastaria de saber como fica a situacao dos empregados da codern lotados no tersab.</p>
Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição números 1 e 2 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.</p>

Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>Item IX. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO" 94. Para a situação do terminal objeto deste Ato Justificatório, se vislumbrou o risco de haver abuso do poder econômico por parte do futuro arrendatário, portanto, se julgou necessário estabelecer preço teto nesse empreendimento. -----</p> <p>---- Verifica-se que o entendimento do mercado no caso do TERSAB é um pouco mais complexo e requer uma análise mais abrangente do mercado concorrencial para efetivamente estabelecer a possibilidade de risco de abuso de poder econômico. No mercado de abastecimento da cabotagem, o preço praticado pelo TERSAB impacta diretamente sobre o custo logístico para fornecimento de sal para os principais mercados brasileiros - os portos de Santos, Paranaguá e Imbituba. Esses portos vêm apresentando crescente movimentação de sal chileno, já que o preço da logística do produto originado daquele país vem se demonstrando ser mais competitivo do que o produto brasileiro. Com isso, os produtores do Rio Grande do Norte deixaram de comercializar 1,2 milhões de toneladas em 2019. Tal volume é extremamente representativo e não seria lógico que o futuro operador pratique preços mais elevados, perdendo a rentabilidade que seria muito maior com um volume de carga que representa mais de 60% do volume atualmente movimentado. Outro ponto relevante é o mercado de exportação. O produto brasileiro, por ter elevado custo logístico, não apresenta competitividade frente ao produto chileno e mexicano para o mercado norte-americano, que é o maior consumidor mundial, com demandas que superam 10 milhões de toneladas por ano. Portanto, o TERSAB atua em um mercado concorrencial que tem os terminais salineiros do Chile e México como concorrentes. Considerando esse cenário, pode-se afirmar que o TERSAB atua em um mercado extremamente competitivo, não sendo necessário o estabelecimento de preço-teto. Cabe também o definido na MPV 945/2020, que estabelece no inciso vi do artigo 3º, a liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. Por fim, cabe ainda observar que o futuro arrendatário do TERSAB poderá desenvolver uma solução de engenharia, diferente da constante no projeto de arrendamento, que proporcione uma redução no custo logístico, mas que pode demandar um grande volume em investimentos, sendo necessário até praticar um preço mais elevado. Nesse cenário, o importante é o resultado do custo logístico que a operação via o TERSAB proporcionará e não a fixação de preço teto.</p>
Ato Justificatório	Todo o documento.	<p>Item 79. Nesse sentido, para estimar a receita bruta média unitária do arrendamento em tela, procedeu-se ao levantamento das demonstrações contábeis publicadas de terminais semelhantes com objetivo de parametrizar a relação entre receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais. 80. A premissa utilizada reflete o lucro operacional antes do resultado financeiro. Este lucro evidencia se a empresa está tendo resultado nas suas atividades operacionais antes de qualquer alavancagem financeira por meio de empréstimos. Portanto, estima-se que do ponto de vista operacional os terminais portuários teriam uma estrutura de custos e despesas operacionais semelhantes. 81. Assim, com base nas três últimas demonstrações contábeis publicadas (2018, 2017 e 2016), referentes a seis terminais portuários que operam em portos brasileiros, identificou-se que a relação entre a receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais foi de 142,67%. -----</p> <p>----- Muito embora essa seja uma metodologia racional para a determinação de preços para serviços, o resultado não apresenta uma avaliação da viabilidade da prática do preço. De nada adianta o estabelecimento de um "preço" caso esse inviabilize a logística do produto. Uma vez estabelecida a meta de preço é preciso realizar uma avaliação de mercado para verificação se o preço está adequado e permite a competitividade do sal de forma a atender às necessidades do setor e frente ao produto originado de outros países. O Estudo carece de uma análise mais aprofundada sobre o mercado concorrencial e o impacto do preço no custo da logística do sal. Esse impacto poderá inviabilizar mercados para o qual o sal é embarcado, reduzindo, consequentemente, a movimentação projetada no estudo que serve para a valoração do arrendamento. Por outro lado, caso o preço faça com que o custo da logística fique abaixo do mercado concorrencial, a movimentação de cargas poderá ter um cenário completamente distinto do projetado. O preço médio a ser praticado pelo futuro operador do Terminal Salineiro não pode ser determinado sem uma avaliação dos custos logísticos e dos impactos proporcionados na cadeia do transporte. O preço da logística é justamente o fator que determina a competitividade do sal marinho Potiguar e é fator diretamente vinculado à projeção de movimentação. Portanto, o preço a ser praticado precisa considerar os impactos na cadeia do transporte e no cenário concorrencial com a instalação da Hidrovias do Brasil. Portanto, é preciso que o Poder Concedente avalie o preço dessa logística de forma a balizar o preço a ser praticado pela logística do TERSAB. É preciso avaliar o impacto do preço sobre o custo da logística do sal proveniente de mercados concorrenciais, principalmente do custo da logística do sal chileno para os mercados brasileiros e norte-americano e do sal mexicano para o mercado norte-americano. Somente com uma análise mais aprofundada é possível avaliar se o preço determinado nos Estudos poderá ser efetivamente praticado.</p>

Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição número 4 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	<p>Itens 33. As projeções de movimentação portuária para o Complexo Portuário de Areia Branca constam nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), do qual são extraídas as previsões de demanda macro relativa ao perfil de carga compatível com o projeto da área de arrendamento TERSAB. A tabela a seguir mostra as taxas de evolução da demanda macro no cenário tendencial para a movimentação de granel sólido mineral (sal marinho). 35. Com base nos dados apresentados no Plano Mestre e no PNLP, é possível identificar que as taxas médias de evolução previstas para a movimentação portuária de sal marinho mostram-se aderentes para o período previsto contratualmente de 2022 a 2046 (PNLP: 1,45% e Plano Mestre: 0,92%). 36. Diante do alinhamento entre as projeções mencionadas, o presente estudo adota as informações do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), tendo em vista que o Plano Mestre é um instrumento de planejamento voltado para identificar a demanda macro de um Complexo Portuário, contendo construção de cenários alternativos de movimentação, denominados tendencial, otimista e pessimista. ----- Verifica-se que os estudos de demanda foram todos desenvolvidos com base em premissas que consideram a ineficiência histórica do TERSAB. Em avaliação realizada pela Merco Shipping, o Porto Ilha é, ao longo dos últimos 25 anos, fator limitador de movimentação, seja pelas limitações de capacidade antes de sua obra de ampliação e, mais recentemente, pela ineficiência operacional decorrente do elevado índice de paralisações e restrições por falta de manutenção adequada. Por esse motivo, historicamente, os usuários do Porto Ilha não têm perspectivas de aumentar produção e realizar maiores movimentações pelo terminal salineiro e os produtores de médio e pequeno porte não têm como absorver os riscos e nem dispõem de viabilidade para investir no transporte de barcaças. Tal fato explica as baixas taxas de crescimento indicadas nos documentos de Planejamento Portuário. Pode-se afirmar que as projeções precisam ser desenvolvidas considerando o aumento de produção que tende a ocorrer com a maior eficiência operacional e os possíveis ganhos no custo logístico, que permitirão que o sal produzido na região tenha uma maior competitividade frente ao sal produzido em outros países exportadores. No entanto, em sendo o mercado externo um grande potencial para o sal brasileiro, de forma a avaliar a demanda, é necessário considerar os preços e as variações cambiais dos principais países que exportam (Chile, México, Índia e Austrália) para os mesmos mercados (mercados dos Estados Unidos, Nigéria e Camarões). Adicionalmente, é preciso avaliar eventuais ganhos de eficiência que serão obtidos com a logística do sal, que é a atual limitação, imposta pelas ineficiências do TERSAB, para a competitividade do produto brasileiro.</p>

Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	<p>Item 54. Nesse sentido, para estimar a receita bruta média unitária do arrendamento em tela, procedeu-se ao levantamento das demonstrações contábeis publicadas de terminais semelhantes com objetivo de parametrizar a relação entre receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais. 55. A premissa utilizada reflete o lucro operacional antes do resultado financeiro. Este lucro evidencia se a empresa está tendo resultado nas suas atividades operacionais antes de qualquer alavancagem financeira por meio de empréstimos. Portanto, estima-se que do ponto de vista operacional os terminais portuários teriam uma estrutura de custos e despesas operacionais semelhantes. 56. Assim, com base nas três últimas demonstrações contábeis publicadas (2018, 2017 e 2016), referentes a seis terminais portuários que operam em portos brasileiros, identificou-se que a relação entre a receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais foi de 142,67%. 57. Este percentual foi aplicado sobre o total das despesas operacionais fixas e variáveis estimadas para o terminal TERSAB. A tabela a seguir detalha a metodologia empregada para calcular a receita bruta unitária que será dado de entrada do modelo econômico-financeiro. -----</p> <p>----- Muito embora essa seja uma metodologia racional para a determinação de preços para serviços, o resultado não apresenta uma avaliação da viabilidade da prática do preço. De nada adianta o estabelecimento de um "preço" caso esse inviabilize a logística do produto. Uma vez estabelecida a meta de preço é preciso realizar uma avaliação de mercado para verificação se o preço está adequado para as movimentações propostas no Estudo. O Estudo carece de uma análise mais aprofundada sobre o mercado concorrencial e o impacto no custo da logística do sal com preço a ser praticado, uma vez que esse impacto poderá inviabilizar mercados para o qual o sal é embarcado, reduzindo a movimentação. Por outro lado, caso o preço faça com que o custo da logística fique abaixo do mercado concorrencial, a movimentação de cargas poderá ter um cenário completamente distinto do projetado. O preço médio a ser praticado pelo futuro operador do Terminal Salineiro não pode ser determinado sem uma avaliação dos custos logísticos e dos impactos proporcionados na cadeia do transporte. O preço da logística é justamente o fator que determina a competitividade do sal marinho Potiguar e é fator diretamente vinculado à projeção de movimentação. Portanto, o preço a ser praticado precisa considerar os impactos na cadeia do transporte e no cenário concorrencial. Portanto, é preciso que o custo dessa logística seja avaliada de forma a balizar o preço a ser praticado no TERSAB. É preciso avaliar o impacto do preço sobre o custo da logística do sal proveniente de mercados concorrenciais, principalmente do custo da logística do sal chileno para os mercados brasileiros e norte-americano e do sal mexicano para o mercado norte-americano. Somente com uma análise mais aprofundada é possível avaliar se o preço determinado nos Estudos poderá ser efetivamente praticado. Ademais, por ser o preço um importante quesito na determinação do valor do arrendamento e por ser o preço proposto superior aos preços atualmente praticados pela CODERN, entendemos que essa avaliação seja fundamental.</p>
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição números 5, 6 e 8 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	<p>O TERSAB é fundamental para o desenvolvimento da indústria salineira nacional. Temos duas contribuições / comentários sobre o EVTEA: 1. O Terminal tem sido, nas três últimas décadas, o gargalo de sua própria movimentação - as deficiências operacionais limitaram a expansão dos embarques marítimos a granel de toda a indústria, por sua falta de previsibilidade e regularidade. Logo, a projeção de movimentações futuras deveria considerar tal fato. A projeção das movimentações futuras nos parecem tímidas. 2. Houve o afastamento gradativo dos médios embarcadores do TERSAB pela ausência de condições de busca por novos mercados devido às limitações do Terminal e aos crescentes custos de sua ineficiência, como os custos de estadia prolongada dos navios, aliados à falta de opções para a transferência de seus produtos para o Terminal. A necessidade da operação de barcas próprias tornou-se uma barreira à movimentação de granéis pelos médios produtores. De alguma forma, o estudo poderia ter abordado a oportunidade da exploração da atividade da transferência do sal a granel das salinas para o TERSAB por empresas privadas. Atenciosamente,</p>

Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	<p>33. As projeções de movimentação portuária para o Complexo Portuário de Areia Branca constam nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), do qual são extraídas as previsões de demanda macro relativa ao perfil de carga compatível com o projeto da área de arrendamento TERSAB. A tabela a seguir mostra as taxas de evolução da demanda macro no cenário tendencial para a movimentação de granel sólido mineral (sal marinho). 35. Com base nos dados apresentados no Plano Mestre e no PNLP, é possível identificar que as taxas médias de evolução previstas para a movimentação portuária de sal marinho mostram-se aderentes para o período previsto contratualmente de 2022 a 2046 (PNLP: 1,45% e Plano Mestre: 0,92%). 36. Diante do alinhamento entre as projeções mencionadas, o presente estudo adota as informações do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), tendo em vista que o Plano Mestre é um instrumento de planejamento voltado para identificar a demanda macro de um Complexo Portuário, contendo construção de cenários alternativos de movimentação, denominados tendencial, otimista e pessimista. ----- Estudo recentemente desenvolvido pela empresa Merco Shipping (encaminhado anexo por e-mail) demonstra que os estudos de demanda foram todos desenvolvidos com base em premissas que consideram a ineficiência histórica do TERSAB. Como avaliado no Estudo, o Porto Ilha é, ao longo dos últimos 25 anos, fator limitador de movimentação, seja pelas limitações de capacidade antes de sua obra de ampliação e, mais recentemente, pela ineficiência operacional decorrente do elevado índice de paralisações e restrições por falta de manutenção adequada. Por esse motivo, historicamente, os usuários do Porto Ilha não têm perspectivas de aumentar produção e realizar maiores movimentações pelo terminal salineiro e os produtores de médio e pequeno porte não têm como absorver os riscos e nem dispõem de viabilidade para investir no transporte de barcas. Tal fato explica as baixas taxas de crescimento indicadas nos documentos de Planejamento Portuário. Pode-se afirmar que as projeções precisam ser desenvolvidas considerando o aumento de produção que tende a ocorrer com a maior eficiência operacional e os possíveis ganhos no custo logístico, que permitirão que o sal produzido na região tenha uma maior competitividade frente ao sal produzido em outros países exportadores. Os drivers que indicam o potencial de movimentação são, em parte, os citados nos documentos que embasam a demanda nos Estudos. No entanto, em sendo o mercado externo um grande potencial para o sal brasileiro, de forma a avaliar a demanda, é necessário considerar os preços e as variações cambiais dos principais países que exportam (Chile, México, Índia e Austrália) para os mesmos mercados (mercados dos Estados Unidos, Nigéria e Camarões). Adicionalmente, é preciso avaliar eventuais ganhos de eficiência que serão obtidos com a logística do sal, que é a atual limitação, imposta pelas ineficiências do TERSAB, para a competitividade do produto brasileiro.</p>
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	<p>43. Estima-se que o novo terminal será o único operador portuário a operar sal marinho e deverá absorver a totalidade de demanda macro prevista no cenário tendencial. Ou seja, neste caso, a demanda micro corresponde a demanda macro. ----- Em 12 de novembro de 2019, a Hidrovias do Brasil protocolou pedido de Registro de Instalação para a realização de operação de transbordo de sal marinho. A Hidrovias do Brasil deverá ter sua instalação flutuante para transbordo de sal funcionando a partir de 2021. A instalação de apoio ao transporte aquaviário ficará fundeada em Macau, no Estado do Rio Grande do Norte, e destina-se à recepção, armazenagem e transferência de granel sólido, especificamente sal marinho. Portanto, haverá competição com o Terminal Salineiro, devendo a Demanda Micro ser desenvolvida com base na existência desse equipamento.</p>
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	<p>50. A necessidade de inclusão de mecanismo de regulação de preço ocorre razão dos seguintes motivos:  O terminal TERSAB é o único operador especializado na movimentação de sal no Complexo Portuário de Areia Branca, caracterizando um possível regime de monopólio ----- A Hidrovias do Brasil deverá ter sua instalação flutuante para transbordo de sal funcionando a partir de 2021. Essa instalação será implantada ao largo da costa de Macau, tendo capacidade para embarcar até 2,5 milhões de toneladas de sal por anos. Portanto, haverá competição com o Terminal Salineiro.</p>

<p>Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>50. A necessidade de inclusão de mecanismo de regulação de preço ocorre razão dos seguintes motivos: Além disso, o terminal exerce uma função estratégica para competitividade das exportações brasileiras de sal marinho e no abastecimento interno por meio da navegação de cabotagem. Cita-se que este mercado é extremamente sensível a flutuações de preço e qualquer aumento de preço abusivo afeta as exportações. ----- Entende-se haver um equívoco nessa afirmação. O Terminal Salineiro sempre foi limitador para o crescimento na movimentação de sal marinho. Tal fato pode ser comprovado pela avaliação da movimentação histórica, que foi no ano de 2018 a mesma do ocorrido há 25 anos. Adicionalmente, o terminal portuário vem perdendo movimentação pelo fato de seu custo logístico estar inviabilizando o sal potiguar frente ao sal Chileno no mercado nacional e o sal de exportação quando comparado ao produto chileno ou mexicano. Nesse sentido, o Terminal Salineiro atua num ambiente extremamente competitivo, onde seu preço é regulado pelos custos da logística dos mercados concorrenciais. Como o projeto do futuro arrendatário poderá prever soluções que proporcionem reduções significativas no custo logístico com a realização de investimentos em soluções tecnológicas, é preciso que o arrendatário possa praticar livremente seu preço, permitindo a remuneração em investimentos que proporcionem uma maior competitividade para o sal potiguar. Mesmo tendo a instalação portuária uma capacidade superior à demanda, com uma maior competitividade, o terminal incentivará o desenvolvimento da indústria salineira e conseguirá realizar no futuro uma maior movimentação. No entanto, o preço teto poderá ser um limitador para que se realize investimentos que possibilitem atingir essa maior movimentação.</p>
<p>Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>54. Nesse sentido, para estimar a receita bruta média unitária do arrendamento em tela, procedeu-se ao levantamento das demonstrações contábeis publicadas de terminais semelhantes com objetivo de parametrizar a relação entre receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais. 55. A premissa utilizada reflete o lucro operacional antes do resultado financeiro. Este lucro evidencia se a empresa está tendo resultado nas suas atividades operacionais antes de qualquer alavancagem financeira por meio de empréstimos. Portanto, estima-se que do ponto de vista operacional os terminais portuários teriam uma estrutura de custos e despesas operacionais semelhantes. 56. Assim, com base nas três últimas demonstrações contábeis publicadas (2018, 2017 e 2016), referentes a seis terminais portuários que operam em portos brasileiros, identificou-se que a relação entre a receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais foi de 142,67%. 57. Este percentual foi aplicado sobre o total das despesas operacionais fixas e variáveis estimadas para o terminal TERSAB. A tabela a seguir detalha a metodologia empregada para calcular a receita bruta unitária que será dado de entrada do modelo econômico-financeiro. ----- ----- Muito embora essa seja uma metodologia racional para a determinação de preços para serviços, o resultado não apresenta uma avaliação da viabilidade da prática do preço. De nada adianta o estabelecimento de um preço caso esse inviabilize a logística do produto. Uma vez estabelecida a meta de preço é preciso realizar uma avaliação de mercado para verificação se o preço está adequado para as movimentações propostas no Estudo. O Estudo carece de uma análise mais aprofundada sobre o mercado concorrencial e o impacto no custo da logística do sal com preço a ser praticado, uma vez que esse impacto poderá inviabilizar mercados para o qual o sal é embarcado, reduzindo a movimentação. Por outro lado, caso o preço faça com que o custo da logística fique abaixo do mercado concorrencial, a movimentação de cargas poderá ter um cenário completamente distinto do projetado. O preço médio a ser praticado pelo futuro operador do Terminal Salineiro não pode ser determinado sem uma avaliação dos custos logísticos e dos impactos proporcionados na cadeia do transporte. O preço da logística é justamente o fator que determina a competitividade do sal marinho Potiguar e é fator diretamente vinculado à projeção de movimentação. Portanto, o preço a ser praticado precisa considerar os impactos na cadeia do transporte e no cenário concorrencial com a instalação da Hidrovias do Brasil. No cenário concorrencial, a Hidrovias do Brasil deverá ter sua instalação flutuante para transbordo de sal funcionando a partir de 2021. Essa instalação será implantada ao largo da costa de Macau, tendo capacidade para embarcar até 2,5 milhões de toneladas de sal por anos. Portanto, haverá competição com o Terminal Salineiro. É preciso que o custo dessa logística seja avaliada de forma a balizar o preço a ser praticado no TERSAB. Além do ambiente concorrencial local, é preciso avaliar o impacto do preço sobre o custo da logística do sal proveniente de mercados concorrenciais, principalmente do custo da logística do sal chileno para os mercados brasileiros e norte-americano e do sal mexicano para o mercado norte-americano. Somente com uma análise mais aprofundada é possível avaliar se o preço determinado nos Estudos poderá ser efetivamente praticado. Ademais, por ser o preço um importante quesito na determinação do valor do arrendamento, por ser o preço proposto superior aos preços atualmente praticados pela CODERN, entendemos que essa avaliação seja fundamental.</p>

<p>Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>60. Segundo informações da Autoridade Portuária, as instalações existentes na área TERSAB são reversíveis à União ao término do contrato, não havendo resíduos financeiros não amortizados e poderão ser usados pelo futuro arrendatário. Vale destacar que existem investimentos a serem realizados pelo futuro arrendatário e Autoridade Portuária, conforme descrito na Seção C - Engenharia do Estudo. ----- Sugerimos reformar o texto. O TERSAB não se encontra arrendado e as instalações são atualmente operadas pela CODERN, que é uma empresa da União. Como destacado no RELATÓRIO DE PROCESSOS AFETOS AO ARRENDAMENTO - EM 16/06/2020, anexo ao processo dessa Audiência Pública, existem diversos equipamentos que estão com embargo judicial (Descarregador de Barcas e os Grupos Geradores), servindo como garantias em processos judiciais. De forma a evitar que ocorram paralisações das operações e a realização de obras necessárias para o melhor funcionamento do Terminal Salineiro por determinações judiciais após a assunção de um novo operador, ou até permitir a substituição, ou modificações desses bens, sugere-se que, antes da realização do Leilão, esses bens sejam liberados dos entraves judiciais, sendo as garantias substituídas por outros bens da CODERN que não estejam afetos ao Complexo Portuário de Areia Branca.</p>
<p>Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>75. O item "Dragagem de aprofundamento" teve como referência serviço de dragagem registrado no Sistema de Custos Portuários (SICPQRT) da ANTAQ, atualizado para data-base de dez/2019 por meio dos índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Dragagem). O volume de dragagem foi estimado para realizar o aprofundamento para cota mínima de -14,0m (DHN). ----- Com relação ao valor utilizado para estimar a dragagem, além de não se dispor de projeto de dragagem que permita definir qual a técnica de que poderá ser utilizada, o que validaria o preço a ser estimado, cabe observar que, com a significativa alteração cambial ocorrida no primeiro semestre de 2020, como resultado dos efeitos da Pandemia, o custo com dragagem precisa ser revisto. Todos os equipamentos de dragagem que podem atuar em serviços off-shore são equipamentos estrangeiros, sendo seus custos regidos pelo Euro ou Dólar Norte-Americano. Adicionalmente, a inexistência de um Projeto de Dragagem, mesmo que Conceitual, contendo informações mínimas sobre o tipo e densidade de sedimento, verificação de existência de deformações rochosas ou corais, bem como os possíveis locais para descarte do material, impede a determinação de custos. Mesmo não sendo a área de avaliação extensa, o prazo desde a publicação do Leilão até a data da oferta é insuficiente para realização de estudos, seja pelas complexidades da área, bem como na eventual necessidade de existirem diversas empresas querendo realizar os levantamentos na mesma data. Tais estudos demandam a utilização de embarcações e, por serem no canal de acesso, demandam a autorização prévia para que não interfiram com a navegação marítima. Caso esses estudos não tenham como serem realizados antes do Leilão, de forma a não prejudicar o planejamento do processo de arrendamento, sugerimos que os valores com a dragagem necessária sejam, desde já, tratados como passíveis para o reequilíbrio contratual, sejam maiores ou menores dos valores apontados nos Estudos.</p>
<p>Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>76. Os ativos existentes foram estimados com base em orçamentos e contratações apresentados pela Autoridade Portuária, referências de preços do SICPORT, composições SINAPI e preços unitários aproveitados de estudos pretéritos do Programa de Arrendamento Portuário desenvolvidos no âmbito da EPL. ----- Cabe observar que, por serem as estruturas operacionais localizadas em ambiente off-shore, ao utilizar a base de preço do SICPORT, SINAPI ou de outros estudos de arrendamento portuário, é preciso considerar custos adicionais para o transporte dos materiais, equipamentos e pessoal, necessidades específicas para montagens, gastos com alojamento, alimentação e saúde do pessoal e demais demandas que cada item poderá requerer para a sua implementação no Porto Ilha. Todos os parâmetros indicados como referência são para preços de equipamentos, materiais e obras realizadas em terra e não consideram as necessidades e exigências específicas para obras em um ambiente off-shore. Sugerimos a utilização de um fator adicional, devendo esse fator ser estimado a partir da comparação dos preços das contratações a serem realizadas pela CODERN, com os parâmetros de preços constante do SICPORT, SINAPI e de demais estudos pretéritos.</p>

Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	87. No que tange a mão de obra própria, utilizou-se as seguintes premissas: Não Dessa forma, modelou-se quatro funcionários para cada equipamento na ilha (dois embarcados, 2 substitutos em terra); Não Para cada equipamento previu-se dois auxiliares (um na ilha, um em terra); ----- Cabe observar que os auxiliares para cada equipamento do TERSAB são operadores, uma vez que não é possível operar de forma contínua um equipamento ao longo do turno de trabalho, sendo o auxiliar o substituto do operador. Portanto sugere-se a exclusão do cargo de Auxiliar, reclassificando essas funções como Operador de Equipamento. É também preciso prever a necessidade de reposição nos períodos de férias ou afastamentos, devendo para cada 8 operadores dispor de um operador de rendição, ou estimar o pagamento de horas extras para suprir essas faltas. Pelo fato do regime de trabalho ser embarcado, não há possibilidade de utilização de mão de obra temporária, ou a flexibilidade de efetuar alterações nos quadros do turno de trabalho com a convocação de funcionários de outros turnos.
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	87. No que tange a mão de obra própria, utilizou-se as seguintes premissas: ----- Não há previsão de estrutura de pessoal para as operações de atracação e desatracação das barcas e navios. Por serem os berços incluídos no arrendamento e de operação exclusiva do arrendatário, caberá ao futuro arrendatário a realização dessas atividades.
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	87. No que tange a mão de obra própria, utilizou-se as seguintes premissas: Não Como parâmetro para a equipe de manutenção utilizou-se 15% em cima da equipe operacional, resultando em 10 funcionários. ----- A equipe de manutenção, pelo racional utilizado, não é suficiente para atender às necessidades do Complexo Portuário. Somente como exemplo, pelo regime de embarque, haveria apenas 5 funcionários trabalhando em regime de turnos do Porto-Ilha e nenhum em terra, sendo o quantitativo insuficiente para as necessidades. Pelas dificuldades e demora nas locomoções ao Porto-Ilha, de forma a evitar longas paralisações, a equipe de manutenção precisa atender às necessidades operacionais, incluindo mecânicos, eletricitas, técnico em eletrônica, caldeireiro/soldador, borracheiro (para reparos nos transportadores e pneus das pás carregadeiras), pintores e coordenadores. Cabe observar que a instalação portuária off-shore está localizada em ambiente extremamente agressivo, com elevado grau de corrosão proporcionado pelo ambiente de névoa salina, além da carga ser também bastante abrasiva para os equipamentos e estruturas metálicas, concreto, componentes elétricos, eletrônicos e mecânicos e, até, os elementos de borracha (transportadores de esteiras e pneus das pás carregadeiras). Portanto, o dimensionamento não pode ser realizado de forma simplificada, resultando em um quantitativo insuficiente de pessoas para as atividades de manutenção, evitando a continuidade da atual situação do terminal salineiro, que não dispõe de estrutura adequada de manutenção, sendo grande parte da mão de obra suprida pelos usuários do porto. Cabe observar, ainda, que praticamente toda a equipe de manutenção em terra é fornecida pelos usuários do porto. Para as obras de manutenção On-Shore a equipe poderá ser terceirizada, contratada conforme as necessidades, mas é preciso dispor de pelo menos: 1 engenheiro sênior e 1 engenheiro pleno para as atividades de planejamento de manutenção, supervisão, desenvolvimento de soluções técnicas e responsabilização técnica perante os órgãos e conselhos. Para a equipe de manutenção off-shore, é preciso dispor de, no mínimo: 2 técnicos em mecânica, 2 técnicos em elétrica, 1 técnico em eletrônica, 1 pedreiro, 2 pintores (pelo elevado índice de salinidade), 1 borracheiro/lavador (para os pneus das pás-carregadeiras e transportadores dos descarregadores de barcas e do transportador de correias), 2 ajudantes, além de 1 supervisor/coordenador. A equipe off-shore precisa também ser calculada com as mesmas premissas do pessoal de operação, já que trabalham em regime de embarcado. Ademais é preciso prever a necessidade de reposição nos períodos de férias ou afastamentos, devendo ser previsto um volume de horas extras, uma vez que não é possível a reposição.
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Contribuição: Sugerimos a revisão do contexto, de forma a que, caso existam no futuro outros produtos, esses deverão ser movimentados de forma complementar e não devem afetar a movimentação do sal. Adicionalmente, sugere-se que não seja permitida a movimentação pelo TERSAB de produtos que possam contaminar o sal.
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Gostaria de que o novo arrendatário disponibilizasse de um terminal no continente para atender aos carregamentos dos menores aos maiores produtores de sal que não disponibiliza de terminal próprio e nem barcas próprias. Via sistema pool.

Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Contribuição: Sugerimos a revisão do `contexto, de forma a que, caso existam no futuro outros produtos, esses deverão ser movimentados de forma complementar e não devem afetar a movimentação do sal. Adicionalmente, sugere-se que não seja permitida a movimentação pelo TERSAB de produtos que possam contaminar o sal.
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Gostaria de que o novo arrendatário disponibilizasse de um terminal no continente para atender aos carregamentos dos menores aos maiores produtores de sal que não disponibiliza de terminal próprio e nem barcas próprias. Via sistema pool .
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Item 21: Os dados apresentados estão bastante desatualizados. O Brasil deixou de ser autossuficiente na produção de sal em 2010. Desde então, somente no período de 2015 a 2017 é que o país teve, por um breve período, produção maior que a demanda. Em 2019 a demanda superou a produção em 340 mil toneladas. Em 2020, com o encerramento das minas de salmoura da Braskem em Maceió, as importações tenderão a aumentar. Muito embora o país possa ter uma produção bem maior, essa capacidade de produção vem sendo limitada pelas dificuldades operacionais e restrições de movimentação imposta pelo TERSAB.
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Item 28: Solicita-se a revisão do texto referente ao crédito de ICMS. Existe Decreto do Estado do RN que concede uma redução de 20% na base de cálculo para fins de pagamento do ICMS. Esse Decreto vigora até o final de 2020. O direito a esta redução é opcional e o produtor que optar por esta modalidade, fica impedido de descontar os créditos dos insumos que forem aplicados na produção no ato do pagamento do ICMS. Como a alíquota para vendas para outros estados é de 12%, o produtor que optar pelo regime de redução do ICMS, no ato do pagamento do imposto, paga somente 9,6%. Cabe observar que os compradores do sal recebem a transferência do crédito fiscal de 9,6% do ICMS e não os 12% que seria transferido se recolhesse o imposto pelo regime normal de tributação, sendo a diferença recolhida no ato da venda do produto fabricado pelas indústrias compradoras do sal. Não obstante, isso não confere qualquer vantagem competitiva ao sal, na medida em que trata-se de insumo na cadeia seguinte e pelo sistema tributário brasileiro de não cumulatividade o comprador do sal se credita integralmente dos impostos. Isso posto, É ERRADO afirmar que o sal do Brasil tem vantagem por causa do incentivo fiscal concedido pelo Estado do Rio Grande do Norte, sendo certo que para o comprador do produto o que importa é o preço líquido de impostos, pois esse será o seu custo efetivo, seja do sal brasileiro ou do importado. De igual modo, o vendedor de sal se baseia no valor líquido do produto para depois calcular os impostos, na medida em que o valor líquido é o que importa para o comprador do produto que, como falado, tomará crédito dos impostos.
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Item 34: Sugerimos a revisão do texto, de forma que, caso existam no futuro outros produtos, esses deverão ser movimentados de forma complementar e, sob qualquer hipótese, poderá vir a afetar a movimentação do sal. Adicionalmente, sugere-se que não seja permitida a movimentação pelo TERSAB de produtos que possam contaminar o sal.

<p>Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEPI 1/GEMAB</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>CONSIDERAÇÕES SOBRE O ARRENDAMENTO DO TERMINAL DERIVADAS DA ANÁLISE DOCUMENTAL. 1- Em toda a documentação fornecida, as premissas efetuadas partem do pressuposto que a Autoridade Portuária fazia investimentos na infraestrutura existente, superiores a cinquenta milhões de reais. Entretanto, tal perspectiva não se concretizou, uma vez que ultrapassada a metade do ano não foram disponibilizados os créditos correspondentes. 2- Acrescente-se, que uma das obras fundamentais para as estimativas realizadas, a recuperação da parte nova do terminal-ilha, não obteve sucesso nos processos licitatórios realizados (já ocorreram quatro tentativas), todos sem que se apresentassem interessados. A Companhia acredita que isso se deve a complexidade logística da obra de recuperação, ao não conhecimento exato de como a ampliação foi realizada pelo Consórcio construtor e, principalmente, por que o assunto está judicializado. 3- Além disso, é conveniente notar que a obra de recuperação do cais de barcaças, atribuída ao arrendatário, é urgente, não podendo aguardar o término do processo de arrendamento para ser realizada. Este ponto já foi terra de diversos expedientes enviados ao Ministério Supervisor, pleiteando a liberação desses recursos para que se possa dar andamento imediato, ao processo licitatório, ora interrompido. 4- A CODERN considera os três itens acima apresentados como de grande importância, podendo até mesmo comprometer a realização do processo de arrendamento e, portanto, solicita que haja uma atenção especial quanto aos mesmos. 5- Nos parágrafos subsequentes, serão apresentados outros pontos, de caráter técnico, que acreditamos, sejam de adequação mais simples: a) O valor do sal atualmente carregado, por tonelada é de R\$ 19,85 para navios de cabotagem e de R\$ 19,66 para navios de longo curso e consta que esteja defasado, para menos, da atualidade do mercado. Assim, é necessário esclarecer o "Preço Teto" estabelecido de R\$ 19,44 por tonelada; b) Também não ficou claro, como foram obtidas as parcelas de "valor da remuneração mensal" (R\$310.800,00) e o "valor da remuneração variável (R\$ 1,51 por tonelada); "Esses valores são considerando que o Terminal opera como se prestasse um serviço único de recebimento/embarque. Caso seja considerado o serviço em duas etapas, recebimento e embarque, sem considerar a armazenagem, o preço médio atual passaria para R\$29,94 por tonelada. Caso seja considerado o serviço em duas etapas, recebimento e embarque, sem considerar a armazenagem, o preço médio atual passaria para R\$ 29,94 por tonelada." c) É necessário que sejam corrigidos os valores das áreas e capacidades do terminal para os seguintes: Área original de estoque 13.175 m² Área ampliada de estoque 7.480 m² Área total de estoque 20.655 m² Área Total "Off-Shore" 23.460 m² Capacidade original de estoque 95.700 Ton. Capacidade ampliada de estoque 54.300 Ton. Capacidade total de estoque 150.000 Ton. d) A área "on shore" de Areia Branca, possui um total contínuo de 38.600m², entretanto, só foi considerado arrendar 3.403m², há que se esclarecer se é essa a intenção, uma vez que a CODERN não compreendeu a lógica utilizada; e) A "taxa de ocupação" do berço dos graneleiros, no Terminal, empregada nas estimativas, é inferior a atual, é necessário esclarecer o motivo; f) Foi apresentada uma prancha média de sal das barcaças para o Terminal de 240 T/h e do Terminal para os navios de 650 T/h, ambas diferentes da realidade, é conveniente que sejam explicitadas as razões. g) Utilizou-se uma altura de empilhamento de 12m quando dentro do contexto atual é de 14m, o que reduz a capacidade de armazenagem.</p>
<p>Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEPI 1/GEMAB</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Contribuição: Vemos com grande interesse o processo de arrendamento do Terminal Salineiro de Areia Branca, que precisa funcionar adequadamente para o desenvolvimento da indústria salina do Rio Grande do Norte. Os problemas históricos impactam na saúde financeira dos produtores, impedindo que a produção possa ser escoada de forma adequada, reduzindo a viabilidade de muitas salinas. As dificuldades que a maioria do setor tem para utilizar o Terminal Salineiro é um fator que impede o crescimento do mercado e tem afastado muitos produtores ao longo do tempo. Essas dificuldades acabam por sobrecarregar o uso da alternativa rodoviária e, muitas vezes, faz com que o mercado local tenha sobre oferta de sal, reduzindo significativamente o preço do produto, impactando ainda mais na rentabilidade da atividade, podendo proporcionar o encerramento de atividades de produtores. Nesse sentido, nos preocupa que o processo esteja sendo realizado sem que a indústria local tenha sido procurada para que pudessem colocar as suas necessidades para que o sal possa ser exportado via o terminal. É preciso que a modelagem entenda as necessidades e traga inovações para que os pequenos e médios produtores tenham oportunidades para embarcar sua produção, criando meios para o desenvolvimento do setor, que é muito importante para a economia do Estado do Rio Grande do Norte. Nos colocamos à disposição para auxiliar a ANTAQ e o Ministério da Infraestrutura para que os estudos possam considerar as necessidades específicas de produtores que deixaram de utilizar ou nunca utilizaram o porto e o processo tenha meios para atender as necessidades específicas da indústria local. Os fatores que impedem o uso do terminal são muitos. Podemos destacar a inexistência de meios para o transporte de pequenas quantidades e, principalmente, a complexidade do processo, que tem muitos riscos para um produto de preço baixo. Para um pequeno ou médio produtor, esses riscos podem significar um prejuízo grande, que não tem como ser absorvido. Por esse motivo é importante a compreensão completa de todas as necessidades, permitindo que o processo traga inovações para modernizar o processo, permitindo que o porto volte a ter o objetivo para o qual foi concebido.</p>

Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Solicita-se a revisão do texto referente ao crédito de ICMS. Existe Decreto do Estado do RN que concede uma redução de 20% na base de cálculo para fins de pagamento do ICMS. Esse Decreto vigora até o final de 2020. O direito a esta redução é opcional e o produtor que optar por esta modalidade, fica impedido de descontar os créditos dos insumos que forem aplicados na produção no ato do pagamento do ICMS. Como a alíquota para vendas para outros estados é de 12%, o produtor que optar pelo regime de redução do ICMS, no ato do pagamento do imposto, paga somente 9,6%. Cabe observar que os compradores do sal recebem a transferência do crédito fiscal de 9,6% do ICMS e não os 12% que seria transferido se recolhesse o imposto pelo regime normal de tributação. Esta diferença é recolhida na etapa subsequente, ou seja, quando da venda do produto fabricado pelas indústrias compradoras do sal. Fica caracterizado assim, que não existe subsídio na operação comercial, servindo a opção oferecida pelo estado de origem (RN), tão somente, como uma simplificação da escrita fiscal.
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição números 5, 6 e 8 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Prezados Senhores, solicitamos desconsiderar nossa contribuição número 4 com relação a esse documento. Estamos apresentando nova versão.
Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB	Todo o documento.	Itens 33. As projeções de movimentação portuária para o Complexo Portuário de Areia Branca constam nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), do qual são extraídas as previsões de demanda macro relativa ao perfil de carga compatível com o projeto da área de arrendamento TERSAB. A tabela a seguir mostra as taxas de evolução da demanda macro no cenário tendencial para a movimentação de granel sólido mineral (sal marinho). 35. Com base nos dados apresentados no Plano Mestre e no PNLP, é possível identificar que as taxas médias de evolução previstas para a movimentação portuária de sal marinho mostram-se aderentes para o período previsto contratualmente de 2022 a 2046 (PNLP: 1,45% e Plano Mestre: 0,92%). 36. Diante do alinhamento entre as projeções mencionadas, o presente estudo adota as informações do Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (2018), tendo em vista que o Plano Mestre é um instrumento de planejamento voltado para identificar a demanda macro de um Complexo Portuário, contendo construção de cenários alternativos de movimentação, denominados tendencial, otimista e pessimista. ----- Verifica-se que os estudos de demanda foram todos desenvolvidos com base em premissas que consideram a ineficiência histórica do TERSAB. Em avaliação realizada pela Merco Shipping, o Porto Ilha é, ao longo dos últimos 25 anos, fator limitador de movimentação, seja pelas limitações de capacidade antes de sua obra de ampliação e, mais recentemente, pela ineficiência operacional decorrente do elevado índice de paralisações e restrições por falta de manutenção adequada. Por esse motivo, historicamente, os usuários do Porto Ilha não têm perspectivas de aumentar produção e realizar maiores movimentações pelo terminal salineiro e os produtores de médio e pequeno porte não têm como absorver os riscos e nem dispõem de viabilidade para investir no transporte de barcas. Tal fato explica as baixas taxas de crescimento indicadas nos documentos de Planejamento Portuário. Pode-se afirmar que as projeções precisam ser desenvolvidas considerando o aumento de produção que tende a ocorrer com a maior eficiência operacional e os possíveis ganhos no custo logístico, que permitirão que o sal produzido na região tenha uma maior competitividade frente ao sal produzido em outros países exportadores. No entanto, em sendo o mercado externo um grande potencial para o sal brasileiro, de forma a avaliar a demanda, é necessário considerar os preços e as variações cambiais dos principais países que exportam (Chile, México, Índia e Austrália) para os mesmos mercados (mercados dos Estados Unidos, Nigéria e Camarões). Adicionalmente, é preciso avaliar eventuais ganhos de eficiência que serão obtidos com a logística do sal, que é a atual limitação, imposta pelas ineficiências do TERSAB, para a competitividade do produto brasileiro.

<p>Nota Técnica Conjunta nº 10/2020-GEP 1/GEMAB</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>Item 54. Nesse sentido, para estimar a receita bruta média unitária do arrendamento em tela, procedeu-se ao levantamento das demonstrações contábeis publicadas de terminais semelhantes com objetivo de parametrizar a relação entre receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais. 55. A premissa utilizada reflete o lucro operacional antes do resultado financeiro. Este lucro evidencia se a empresa está tendo resultado nas suas atividades operacionais antes de qualquer alavancagem financeira por meio de empréstimos. Portanto, estima-se que do ponto de vista operacional os terminais portuários teriam uma estrutura de custos e despesas operacionais semelhantes. 56. Assim, com base nas três últimas demonstrações contábeis publicadas (2018, 2017 e 2016), referentes a seis terminais portuários que operam em portos brasileiros, identificou-se que a relação entre a receita líquida dos serviços prestados pelos terminais e os custos e despesas operacionais foi de 142,67%. 57. Este percentual foi aplicado sobre o total das despesas operacionais fixas e variáveis estimadas para o terminal TERSAB. A tabela a seguir detalha a metodologia empregada para calcular a receita bruta unitária que será dado de entrada do modelo econômico-financeiro. -----</p> <p>----- Muito embora essa seja uma metodologia racional para a determinação de preços para serviços, o resultado não apresenta uma avaliação da viabilidade da prática do preço. De nada adianta o estabelecimento de um "preço" caso esse inviabilize a logística do produto. Uma vez estabelecida a meta de preço é preciso realizar uma avaliação de mercado para verificação se o preço está adequado para as movimentações propostas no Estudo. O Estudo carece de uma análise mais aprofundada sobre o mercado concorrencial e o impacto no custo da logística do sal com preço a ser praticado, uma vez que esse impacto poderá inviabilizar mercados para o qual o sal é embarcado, reduzindo a movimentação. Por outro lado, caso o preço faça com que o custo da logística fique abaixo do mercado concorrencial, a movimentação de cargas poderá ter um cenário completamente distinto do projetado. O preço médio a ser praticado pelo futuro operador do Terminal Salineiro não pode ser determinado sem uma avaliação dos custos logísticos e dos impactos proporcionados na cadeia do transporte. O preço da logística é justamente o fator que determina a competitividade do sal marinho Potiguar e é fator diretamente vinculado à projeção de movimentação. Portanto, o preço a ser praticado precisa considerar os impactos na cadeia do transporte e no cenário concorrencial. Portanto, é preciso que o custo dessa logística seja avaliada de forma a balizar o preço a ser praticado no TERSAB. É preciso avaliar o impacto do preço sobre o custo da logística do sal proveniente de mercados concorrenciais, principalmente do custo da logística do sal chileno para os mercados brasileiros e norte-americano e do sal mexicano para o mercado norte-americano. Somente com uma análise mais aprofundada é possível avaliar se o preço determinado nos Estudos poderá ser efetivamente praticado. Ademais, por ser o preço um importante quesito na determinação do valor do arrendamento e por ser o preço proposto superior aos preços atualmente praticados pela CODERN, entendemos que essa avaliação seja fundamental.</p>
---	--------------------------	--

Brasília, 04 de setembro de 2020

BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO

Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários