

**ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA**  
**COMISSÃO DE LICITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS DA APPA**  
**Respostas às contribuições área PAR32**

O PRESIDENTE EM EXERCÍCIO DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS DA APPA - CLAP, no uso das atribuições conferidas pela Portaria APPA nº 43, de 12 de março de 2021, na legislação de regência e considerando o que consta do Processo nº 16.646.574-5 , divulga as respostas às contribuições recebidas na Audiência Pública nº 01/2020-APPA.

Documento	Item do documento	Pedido de esclarecimento	Resposta
Estudo PAR32 - Seção A - Apresentação	Todo o documento.	15. O ganhador poderá operar outro tipo de sacaria, por exemplo, arroz?	Agradecemos a contribuição e informamos que o objeto do contrato está definido nos documentos licitatórios como Carga Geral, especialmente Açúcar ensacado, dessa forma, o arrendatário poderá operar as cargas abarcadas pelo perfil "Carga Geral", desde que compatível com os contratos de arrendamento vigentes com a APPA;
Minuta de Contrato	5.4	O prazo pré-operacional de 3 (três) anos previsto na subcláusula 5.4 do Contrato está incompatível com a subcláusula 7.1.2.1, que prevê apenas o primeiro ano de contrato sem Movimentação Mínima Exigida.	Agradecemos a contribuição e informamos que o prazo pré-operacional estabelecido para o PAR32 é de 1 ano, dessa forma, informa-se que a sub-clausula 5.4 será corrigida de modo a estar alinhada com a subcláusula 7.1.2.1.
Minuta de Contrato	ii. Providenciar o alfandegamento do Arrendamento junto à Autoridade Aduaneira, quando cabível;	A área já possui alfandegamento? Em caso positivo, está em nome de quem? Será exigido que a nova Arrendatária pleiteie novo alfandegamento ou será possível utilizar o já existente? Caso seja necessário novo alfandegamento, a partir de quando este será exigido?	Agradecemos a contribuição e informamos que o novo arrendatário tem o prazo de 1 ano para realizar a implantação do terminal portuário, incluindo o alfandegamento, que poderá ou não ser aproveitado em relação ao atual, a depender da empresa que se sagrar vencedora no certame. Adicionalmente, informamos que, conforme o item (i) da cláusula 7.1.1, é obrigação da arrendatária providenciar o alfandegamento do arrendamento junto à autoridade aduaneira, quando cabível.
Minuta de Contrato	7.1.2.1 Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento os quantitativos mínimos de movimentação anual	A obrigação de Movimentação Mínima Exigida não estabelece o tipo de carga a ser movimentada. Desse modo, sugere-se que o item 7.1.2.1 seja complementado, especificando que a MME deve ser referente a açúcar ensacado.	Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula em questão será ajustada de modo a contemplar o açúcar ensacado como o produto a ser considerado para fins de MME.

	indicados no quadro abaixo:		
Minuta de Contrato	i. Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, somente serão contabilizadas as movimentações realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organ	Serão contabilizadas para fins de atingimento do MME: 1. As cargas operadas pela Arrendatária, por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado que não sejam armazenadas na área? 2. Caso apenas as cargas que sejam objeto de armazenagem no terminal sejam contabilizadas, há prazo mínimo de armazenagem? 3. Todo tipo de carga movimentada pelo futuro arrendatário (importação / exportação) que utilizem o arrendamento? 4. Ensacados e big bag movimentados no terminal?	Agradecemos a contribuição e informamos: 1) que apenas as cargas que utilizem o terminal serão contabilizadas para fins de apuração do atendimento ao MME. 2, 3 e 4) Como medida de apuração, entende-se que as cargas que utilizarem efetivamente, por qualquer período, da área do arrendamento ou da estrutura mecanizada podem ser considerados na apuração da MME. Será considerado para fins de MME a movimentação (importação ou exportação) de açúcar movimentado no perfil carga geral, abrangendo big bag ensacado. Salientamos que os documentos jurídicos e o estudo será revisado a fim de incorporar as premissas acima.
Minuta de Contrato	7.1.2.2 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento: a partir do 2º ano de contrato, Prancha Geral Média de, no mínimo, 110 toneladas por hora, no sentido embarque; sendo Prancha Geral Média o volume da	Na operação atualmente realizada no terminal, adota-se solução mecanizada de transporte da sacaria, mediante correia e shiploader, do armazém até o embarque, com prancha média em torno de 130 ton/hora. Nesse sentido, a proposta de produtividade prevista no item 7.1.2.2 da minuta de contrato, de 110 ton/hora, é inferior à atualmente praticada, não fomentando, dessa forma, o aumento da eficiência do terminal, caracterizando um retrocesso para o Porto de Paranaguá, bem como prejuízos à cadeia logística de exportação do açúcar brasileiro. Vale lembrar que, conforme o art. 3º, inciso III, da Lei nº 12.815/13, a exploração dos portos deve ter como diretriz o estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas; Portanto, sugere-se a adoção de uma prancha média equivalente, no mínimo, à atualmente praticada, de 130 ton/hora. Em contraste com a capa da Minuta de Edital, que define o objeto do contrato como movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente açúcar ensacado, o subitem 2.3 do documento restringe o objeto a apenas recepção rodoviária de açúcar ensacado. Dessa forma, é fundamental que o objeto do contrato seja melhor especificado, de forma a atender a cadeia logística de exportação do açúcar. Portanto, sugere-se a revisão do item para incluir o perfil de carga carga geral na cláusula referente ao objeto, mantendo-se a especificação do tipo de carga açúcar ensacado e o sentido de operação (exportação).	Agradecemos a contribuição e informamos que o PAR32 é um terminal vocacionado para carga geral, sendo sua especialização (açúcar ensacado) definido como atributo para a MME. Dessa forma, o futuro arrendatário poderá operar carga geral em qualquer um dos sentidos (importação ou exportação), devendo, ainda, cumprir a MME definida para o açúcar ensacado. Salientamos que a cláusula relativa ao objeto do contrato será alterada a fim de refletir as premissas aqui expostas. Quanto à produtividade, informamos que em função das contribuições da presente Audiência Pública a Gerência de Arrendamentos da APPA sugeriu como diretriz para revisão do EVTEA a inclusão de equipamento mecanizado de açúcar ensacado dedicado, o que foi acolhido pela Diretoria da APPA. Dessa forma, serão objeto de revisão o CAPEX, o OPEX e os indicadores operacionais do estudo.
Minuta de Contrato	7.1.2.3 A Arrendatária poderá optar por soluções de engenharia para o terminal distintas daquela	Tendo em vista que somente é possível alcançar a produtividade exigida contratualmente por meio de equipamentos especializados na movimentação de sacarias, a prerrogativa da arrendatária em adotar soluções	Agradecemos a contribuição e informamos que em função das contribuições da presente Audiência Pública a Gerência de Arrendamentos da APPA sugeriu como diretriz para revisão do EVTEA a inclusão de equipamento

	proposta nos estudos de viabilidade que basearam o presente contrato, inclusive para sistemas de transporte e embarque, desde que devam	de engenharia distintas daquela proposta nos estudos de viabilidade deverá considerar, necessariamente, investimentos em equipamentos mecanizados de elevado desempenho.	mecanizado de açúcar ensacado dedicado, o que foi acolhida pela Diretoria da APPA.
Minuta de Contrato	7.1.2.3 A Arrendatária poderá optar por soluções de engenharia para o terminal distintas daquela proposta nos estudos de viabilidade que basearam o presente contrato, inclusive para sistemas de transporte e embarque, desde que devam	É correta a interpretação de que o novo Arrendatário poderá, para a operação do terminal, utilizar qualquer equipamento que permita a operação de açúcar e carga geral, desde que mantidos os índices de produtividade mínimos e esteja caracterizada no PBI (interpretação do art. 3º, III, da Lei 12.815/2013)?	Agradecemos a contribuição e informamos que o entendimento está correto. Conforme a cláusula 7.1.2.3 existe a possibilidade de que o arrendatário opte por outra solução de engenharia distinta da proposta do EVTEA, desde que contemple equipamento que possibilite a movimentação de carga do armazém até o embarque e devidamente caracterizado no PBI.
Minuta de Contrato	9.2.1 A Arrendatária deverá pagar à Administração do Porto os seguintes valores do Arrendamento:	Verificou-se que os valores de arrendamento fixo e variável indicados no EVTEA, especificamente no item 4 da Seção E - Financeiro, estão diferentes dos valores de arrendamento correspondentes indicados na subcláusula 9.2.1. da Minuta de Contrato.	Agradecemos a contribuição e informamos que os documentos serão revisados e harmonizados de modo que tanto os estudos quanto as minutas estejam coerentes entre si.
Minuta de Contrato	13.1.20 Atraso na obtenção das licenças federais, estaduais e municipais, inclusive licenças relacionadas especificamente com a Área do Arrendamento, quando não houver estipulação de prazo máximo legal ou regulamentar para sua emissão p	Considerando que há casos em que o Arrendatário toma todas as providências necessárias e possíveis para a concessão do licenciamento ambiental, contudo o órgão público extrapola prazo razoável para análise, sugere-se incluir ao final desta cláusula a disposição ...salvo se comprovada a diligência e total cumprimento das obrigações pela Arrendatária .	Agradecemos a contribuição e informamos que os prazos para licenças fazem parte do prazo pré operacional do terminal e que a matriz de risco contratual estabelece a responsabilidade contratual das partes.

Minuta de Contrato	15.2 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 shiploader ora utilizado na área não consta como parte dos bens do arrendamento. Será exigida a retirada do equipamento pelo atual arrendatário? Qual o cronograma para retirada? Haverá alguma responsabilidade imposta ao novo Arrendatário? Em caso de atraso na retirada do equipamento pelo atual Arrendatário, o licitante vencedor será indenizado? Em que termos?	Agradecemos pela contribuição. Informamos que a área deverá ser entregue nas condições necessárias para a assunção do terminal pela nova arrendatária, o que ocorrerá a partir da assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Uso de Ativos, que deverá ser assinado quando a área for entregue nas condições previstas contratualmente. Tendo em vista que o bem em questão - shiploader, correias - não fazem parte dos bens integrantes da relação contratual com a atual arrendatária, caberá ao proprietário do equipamento realizar as ações necessárias para a eventual desmobilização de ativos existentes na área do novo arrendamento, devendo observar os prazos estabelecidos pela APPA.
Minuta de Contrato	16.1 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 va	A cláusula indica que o valor da garantia da execução do contrato será reduzida quando concluídos os investimentos mínimos elencados na cláusula 7.1.2.2. Contudo, a mencionada cláusula não indica investimentos mínimos, apenas demanda índice de produtividade mínima. Dessa maneira, necessário esclarecer quando haverá a redução do valor de garantia da execução do contrato.	Agradecemos a contribuição e informamos que com a recente alteração da legislação portuária realizada por meio da Lei nº 14.047/2020 a cláusula de Garantia de Execução deixou de ser obrigatória, dessa forma, informa-se que será objeto de apreciação a eventual adequação do texto, bem como sua supressão.
Minuta de Contrato	27.3.2 Independentemente de provocação para instauração de negociação ou mediação, ou frustrada a realização destas, as Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e seus respectiv	Necessária alteração da cláusula, a fim de que seja concedido maior acesso à justiça. Indicar que qualquer conflito patrimonial acerca do contrato demande solução via arbitragem, criará limitações ao direito do Arrendatário de utilizar todas as ferramentas e garantias que lhe são concedidas no Estado Democrático de Direito. Ademais, trata-se de um contrato de adesão no qual o Arrendatário vencedor não poderá simplesmente pleitear a alteração dessa cláusula no contrato.	Agradecemos pela contribuição. O Decreto nº 10.025/2019 dispõe sobre a arbitragem para dirimir litígios que envolvam a administração pública federal nos setores portuário e de transporte rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroportuário. Embora o referido decreto não estabeleça a arbitragem como uma obrigação, optou-se por adotar esse meio de resolução de conflitos como necessário nos contratos de arrendamento portuário, para disputas relativas a direitos patrimoniais disponíveis. Essa medida foi tomada com o objetivo de se trazer maior agilidade à resolução de conflitos, bem como permitir o julgamento das lides por árbitros especializados na temática portuária. Por fim, cabe esclarecer que por força da Cláusula Segunda do Convênio de Delegação de Competência nº 001/2019 a APPA segue as mesmas normas que se submetem a UNIÃO e a ANTAQ.
Minuta de Contrato	27.3.2.5.	Além de ser arbitrária a exigência de que qualquer conflito patrimonial demande a realização de arbitragem, impor que a arbitragem seja realizada com três árbitros encarece sobremaneira o intento, em prejuízo ao Arrendatário. Sugere-se, ao menos, que o número de árbitros seja decidido pelas partes conforme a complexidade da causa.	Agradecemos pela contribuição. O Decreto nº 10.025/2019 dispõe sobre a arbitragem para dirimir litígios que envolvam a administração pública federal nos setores portuário e de transporte rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroportuário. Embora o referido decreto não estabeleça a arbitragem como uma obrigação, optou-se por adotar esse meio de

			<p>resolução de conflitos como necessário nos contratos de arrendamento portuário, para disputas relativas a direitos patrimoniais disponíveis. Essa medida foi tomada com o objetivo de se trazer maior agilidade à resolução de conflitos, bem como permitir o julgamento das lides por árbitros especializados na temática portuária. O número de três árbitros foi definido contratualmente visando assegurar a isonomia e a imparcialidade dos julgados. Vale destacar que a Lei nº 9.307/1996, que dispõe sobre a arbitragem, estabelece que os árbitros serão sempre em número ímpar, caso contrário os árbitros poderão nomear mais um árbitro. Por outro lado, a fixação prévia do número de três árbitros evita que se defina número maior, o que poderia a onerar excessivamente o procedimento arbitral. Por fim, cabe esclarecer que por força da Cláusula Segunda do Convênio de Delegação de Competência nº 001/2019 a APPA segue as mesmas normas que se submetem a UNIÃO e a ANTAQ</p>
Estudo PAR32 - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	A minuta indica que será movimentado carga geral e açúcar. Consta como carga geral derivados de ferro, celulose, veículos e outros. Há restrições a algum tipo de carga que não possa ser movimentado neste arrendamento?	Agradecemos a contribuição e esclarecemos que os produtos que abarcam o perfil de carga ""Carga Geral"" podem ser consultados no Plano Nacional de Logística Portuária - PNL. Para o caso em tela esclarece que se considera Carga Geral: Açúcar, animais e plantas, autopeças, celulose, madeiras e móveis, máquinas e equipamentos, minério, metais e pedras, papel, produtos da indústria química, produtos siderúrgicos, veículos e semelhantes. Contudo deve ser respeitado o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, bem com as exclusividade de cargas para certos terminais, decorrentes dos contratos de arrendamento já vigentes, ou na iminência de celebração. Nesse ponto, esclarecemos, no entanto, que o cumprimento da MME se dará por meio da movimentação de açúcar ensacado no perfil carga geral."
Estudo PAR32 - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	12. Poderia fornecer maiores detalhes em relação a composição dos serviços considerados na tarifa de R\$ 90,68 /t.	A composição dos serviços previstos na tarifa de R\$ 90,68 está disponível na Seção B - Estudo de Mercado, tabela 07, página 15.
Estudo PAR32 - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	13. Nas projeções de demanda não percebemos a sazonalidade histórica dessa carga, fator que é conhecido pelo mercado, podemos citar que a cada dois anos de bons volumes, um ocorre quebra de volume.	Agradecemos a contribuição e informamos que não foram considerados ajustes sazonais na estimativa da macrodemanda do estudo. Conforme observado na Seção B - estudo de mercado, do estudo, a macrodemanda identificada para o açúcar na modalidade carga geral depende de uma série de fatores econômicos, como, por exemplo, subsídios ao açúcar indiano, decisões empresariais das usinas sucroalcooleiras, preço do barril do petróleo, etc. Dessa forma, a macrodemanda estimada para o PAR32 foi calculada com ajuste do ponto de partida e aplicação das taxas de crescimento previstos no Plano

			Mestre do Porto de Paranaguá e Antonina para cada um dos cenários considerados (otimista, tendencial e pessimista). Portanto, informa-se que não foram realizadas projeções baseadas no ajuste sazonal observado dentre os anos.
Estudo PAR32 - Seção B - Estudo de Mercado	Todo o documento.	14. Qual a referência para determinar o share de aproximadamente 50% para o terminal PAR32? Tendo em vista que o maior concorrente é o terminal privado de Ponta do Felix.	Agradecemos a contribuição e informamos que o marketshare do PAR32 foi calculado com base nos dados de movimentação históricos dos operadores de Paranaguá e Antonina. A revisão do estudo trará maiores esclarecimentos acerca da divisão de mercado considerada.
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	O estudo indica que o terminal será atendido pelo berço 205. Haverá exclusividade do berço ou alguma preferência de atracação para os navios que escalam o Terminal do PAR32 para movimentação de produtos?	Não há nenhuma regra de exclusividade de berço ou prioridade de atracação no instrumento contratual do PAR32. A regra geral para a definição da prioridade de atracação em berços é definida no "Regulamento de Exploração Portuária - REP", visto que esse é o instrumento adequado para estabelecer as regras de funcionamento que permitam ao porto, entre outros elementos, condições para o eficiente desempenho das suas atividades e a melhor utilização das instalações e equipamentos portuários. O REP é elaborado com base nas diretrizes da Portaria Nº 245/2013, da então Secretaria de Portos da Presidência da República, que estabelece as diretrizes, os objetivos gerais e os procedimentos mínimos para a elaboração e atualização do REP, pelas Administrações dos Portos. O item "prioridade de atracação" está expressamente referenciado no item 11.7 do Anexo I da referida Portaria.
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Os Armazéns estão de acordo com as normas técnica aplicáveis, a exemplo das exigências do Corpo de Bombeiros, Secretaria de Meio Ambiental, Instituto Água e Terra e outros? Há algum pendência documental?	Agradecemos a contribuição e informamos que os armazéns reversíveis existentes no PAR32 estão operacionais. Os licitantes poderão observar as condições específicas do armazém mediante visitas técnicas previstas em edital. Ressalte-se que cabe ao novo arrendatário, no prazo estabelecido, tomar todas as providências necessárias para operação do terminal.
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Em que pese o Estudo contemple a aquisição de quatro empilhadeiras e quatro cavalos mecânicos para a operação do Terminal, é possível que o novo Arrendatário proponha a operação considerando equipamentos / logística diversa, desde que cumpridas as exigências técnicas e produtividade mínima? É possível que o Arrendatário utilize outros equipamentos? Em caso positivo, como constará no fluxo de caixa ?	Agradecemos a contribuição e informamos que a premissa do Programa de Arrendamentos é que a arrendatária tenha liberdade de propor a solução de engenharia que entender adequada, desde que respeitados os parâmetros mínimos e as diretrizes estabelecidas no edital e contrato. Neste sentido, a responsabilidade pelo projeto efetivo caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva ART do engenheiro responsável, em atendimento aos normativos da ANTAQ e do Sistema CREA/CONFEA. Ainda em relação ao projeto a

			<p>ser efetivamente implantado pelo licitante vencedor, ressalte-se que a Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas (UNCRITAL) recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constantes nos estudos meramente referencial. A partir desse formato os interessados tem flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de gerar a movimentação exigida pelo edital. Ressalte-se que o fluxo de caixa contemplará os custos previstos a partir do modelo conceitual do terminal, não cabendo reequilíbrio caso o licitante vencedor opte por solução diversa. Por oportuno, informamos que em função das contribuições da presente Audiência Pública a Gerência de Arrendamentos da APPA sugeriu como diretriz para revisão do EVTEA a inclusão de equipamento mecanizado de embarque de açúcar ensacado dedicado. Dessa forma, serão objeto de revisão o CAPEX, o OPEX e os indicadores operacionais do estudo, o que foi acolhida pela Diretoria da APPA</p>
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	1. A Capacidade de receber navios com comprimento máximo de 154 m, poderá ser uma limitação operacional em relação ao tipo de navio que atracará o berço 205?	Agradecemos a contribuição e informamos que não é limitador, desde que autorizado pela Diretoria de Operações Portuárias da APPA
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	2. Por gentileza, confirmar se as alvenarias dos armazéns (6A e 6B) são de concreto armado?	Informamos que as paredes do armazém são em alvenaria convencional e os pilares em concreto armado. Por oportuno, informamos também que os licitantes poderão observar as condições específicas do armazém mediante visitas técnicas previstas em edital
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	3. Com a Elevação do piso (bloco intertravado) existente no vão interno (6A/6B), localizado entre os armazéns, de modo a operar na mesma cota de superfície dos armazéns 6A e 6B, será necessário elevar o nível da esteira e da moega?	Agradecemos a contribuição e informamos que em consequência da elevação de piso do armazém o sistema transportador existente, caso seja mantido, será elevado, porém caberá ao futuro arrendatário avaliar a cota de elevação almejado do sistema transportador. Ratifica-se que o sistema transportador existente não integra a relação de bens que serão disponibilizados ao futuro arrendatário.
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	4. A respeito da afirmação de que o açúcar ensacado permanece, em média, 15 dias armazenado no porto, não parece fazer sentido pois a produtividade de 83 x 20 horas de operação, resulta em uma prancha de 1.660 ton/dia, se considerar as indisponibilidades pela chuva e utilização do berço.	Agradecemos a contribuição e informamos que a produtividade (prancha média geral) observada foi estabelecida através de subsídios de dados de movimentação, 83 toneladas hora. A prancha média geral corresponde à relação média de carga movimentada pelo período total de atracação, assim foram observados, tendo como base o Anuário Estatístico da ANTAQ, os dados

			referentes à movimentação entre o período de 2014 a 2018. Portanto para definição da prancha geral foram observados os seguintes parâmetros: consignação média anual, prancha operacional, tempos não operacionais médios de atracação, tempos médios de operação, taxa de ocupação do berço e tempo de alocação do berço para o terminal PAR32. Dessa forma, todos os tempos de indisponibilidades pela chuva, entre outras paradas no embarque, foram contemplados no cálculo da micro capacidade.
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	5. Solicitamos exemplificar como é possível o giro de 24x? Neste indicador está considerado utilização de retro área?	Agradecemos a contribuição e informamos que o giro médio de 24 vezes considera os dados históricos de movimentação anual do terminal existente e sua correspondente capacidade estática. Nesses termos, são considerados para fins de giro médio a utilização de quaisquer sistemas (armazenamento e/ou expedição) do terminal. Considerando que a capacidade estática do terminal é inferior a consignação média observada, a solução a ser adotada envolve a estratégia do fluxo de recepção do terminal que pode contar eventualmente com armazéns auxiliares fora do porto organizado e/ou com carreatas em número suficiente para manter o fluxo de embarque. Por oportuno, informamos que em função das contribuições da presente Audiência Pública a Gerência de Arrendamentos da APPA sugeriu como diretriz para revisão do EVTEA a inclusão de equipamento de embarque de açúcar ensacado dedicado, o que foi acolhido pela Diretoria da APPA.
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	6. No ativos existentes não há menção ao sistema de carregamento, ou seja, todo o valor está consolidado como Armazém Coberto, favor confirmar que não há máquinas e equipamento (esteira, moega, elevador e carregador)?	Agradecemos a contribuição e informamos que os bens reversíveis do arrendamento são os que constam na seção C - engenharia, denominados como "ativos existentes". Dessa forma, outros equipamentos, considerados não reversíveis ou que não façam parte dos bens integrantes da relação contratual com a atual arrendatária, não constam no ativo existente.
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	7. Como será o sistema de preferência para embarque do açúcar no berço 205?	A regra geral para a definição da prioridade de atracação em berços é definida no "Regulamento de Exploração Portuária - REP", visto que esse é o instrumento adequado para estabelecer as regras de funcionamento que permitam ao porto, entre outros elementos, condições para o eficiente desempenho das suas atividades e a melhor utilização das instalações e equipamentos portuários. O REP é elaborado com base nas diretrizes da Portaria Nº 245/2013, da então Secretaria de Portos da Presidência da República, que estabelece as diretrizes, os objetivos gerais e os procedimentos mínimos para a elaboração e atualização do



			REP, pelas Administrações dos Portos. O item “prioridade de atracação” está expressamente referenciado no item 11.7 do Anexo I da referida Portaria. Dessa forma, para identificar as regras de preferência, consultar o REP.
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	8. O shiploader, atualmente utilizado, bem como as esteiras localizadas no cais, são equipamento da APPA? Ou compõem os ativos que serão arrendados?	Agradecemos a contribuição e informamos que a lista de ativos existentes que serão mantidos na área encontra-se detalhada na Seção C - Engenharia - "ativos existentes". No caso específico, o atual shiploader e esteiras localizadas no cais não fazem parte dos bens integrantes da relação contratual com a atual arrendatária, não compoendo os ativos que serão arrendados. Por oportuno, informamos que em função das contribuições da presente Audiência Pública a Gerência de Arrendamentos da APPA sugeriu como diretriz para revisão do EVTEA a inclusão de equipamento mecanizado de embarque de açúcar ensacado dedicado dentre as obrigações de investimento do futuro arrendatário, o foi acolhido pela Diretoria da APPA.
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	Na Seção C - Engenharia, o CAPEX previu investimentos no valor de R\$ 3.233.571, contudo, sem incluir investimentos para as operações de berço. Nesse contexto, nota-se uma inadequação do CAPEX em relação aos parâmetros adotados no estudo técnico, à medida que está sendo exigida contratualmente uma produtividade de 110 t/h, passível de ser atingida somente com a utilização de equipamentos especializados de berço. Contudo, não há previsão de investimentos em equipamentos de berço, sendo indicada a utilização de guindastes de bordo dos navios. Segundo dados disponíveis no Anuário da ANTAQ, as produtividades de berço com guindastes convencionais para sacarias giram em torno de 60 a 80 toneladas por hora, sendo impossível atingir o parâmetro de 110 t/h exigido no contrato. Portanto, mostra-se necessária a inclusão de investimentos em solução de engenharia mecanizada, mediante correias e shiploader, para que haja compatibilidade entre os parâmetros de produtividade exigido no contrato e os investimentos previstos.	Agradecemos a contribuição e informamos que em função das contribuições da presente Audiência Pública a Gerência de Arrendamentos da APPA sugeriu como diretriz para revisão do EVTEA a inclusão de equipamento de embarque mecanizado de açúcar ensacado dedicado dentre as obrigações de investimento do futuro arrendatário, o que foi acolhido pela Diretoria da APPA. No mais, conforme a cláusula 7.1.2.3 do Contrato, existe a possibilidade de que o arrendatário opte por outra solução de engenharia distinta da proposta do EVTEA, desde que contemple equipamento que possibilite a movimentação de carga do armazém até o embarque e devidamente caracterizado no PBI.
Estudo PAR32 - Seção C - Engenharia	Todo o documento.	A adoção de uma solução de engenharia mecanizada, com uso de correias e shiploader, é mais eficiente, racionaliza as operações e traz um melhor aproveitamento do ativo público, sobretudo do berço, considerado o ativo mais escasso e estratégico do porto. A alternativa à solução mecanizada seria o embarque do açúcar mediante guindaste e caminhões, entretanto, essa opção traz uma série de ineficiências à operação e ao porto. Entre os fatores que demonstram que a adoção de solução de	Agradecemos a contribuição e informamos que em função das contribuições da presente Audiência Pública a Gerência de Arrendamentos da APPA sugeriu como diretriz para revisão do EVTEA a inclusão de equipamento mecanizado de embarque de açúcar ensacado dedicado dentre as obrigações de investimento do futuro arrendatário, o que foi acolhido pela Diretoria da APPA. Por oportuno, informamos também que o atual shiploader não faz parte dos bens integrantes da relação contratual com a

engenharia mecanizada mediante correias e shiploader traz melhor aproveitamento do ativo público (eficiência na operação e otimização da mão de obra), podem-se destacar: 1) A solução mecanizada tem produtividade de 130 ton/hora, significativamente superior à produtividade via guindaste. Ademais, a solução mecanizada diminui a dependência da operação em relação à disponibilidade de mão de obra avulsa do porto. 2) A solução mecanizada é menos intensiva no uso de mão de obra, atualmente escassa no Porto de Paranaguá, além de trazer mais segurança ao trabalhador avulso, reduzindo os riscos de acidentes de trabalho na movimentação das sacarias no porão do navio. 3) De acordo com as operações atuais, nota-se um déficit de mão de obra avulsa no Porto no Paranaguá. Verifica-se que nas operações com guindastes, após a requisição do segundo turno, não há mais mão de obra disponível, o que prejudica a continuidade das operações. Por outro lado, nas operações com shiploader, com apenas um turno, é possível movimentar em média 3200 ton. por dia. Ademais, considerando a capacidade nominal do equipamento de 150 ton./hora, em momentos de pico é possível alcançar a prancha diária de 3.600 ton/dia. 4) A solução mecanizada elimina o tráfego de caminhões do armazém até o berço. Considerando-se uma consignação média de cerca de 25.000 toneladas e a utilização de caminhões com capacidade 28 toneladas, seriam necessários aproximadamente 892 caminhões por embarque, apenas para a transferência do armazém para o berço, aumentando significativamente os custos de operação. Portanto, a operação por guindaste tende a gerar um gargalo logístico, mediante geração de filas de caminhões e elevação do risco à segurança das operações no Porto. 5) A solução mecanizada amplia o potencial de atração de clientes para o terminal, uma vez que possibilita a operação no caso de contratos que exigem terminais capazes de receber embarcações sem guindaste de bordo. Essa é uma exigência de vários contratos negociados, por exemplo, na bolsa de Londres. 6) A solução de engenharia mecanizada, do armazém até o porão por meio de correias e shiploader, juntamente com a obrigatoriedade de providenciar o alfandegamento do Terminal, permite maior controle pelos sistemas da Receita Federal, por se tratar de um ciclo operacional fechado. Por outro lado, a operação com guindaste e caminhões confere fragilidade à fiscalização por parte da Receita Federal. 7) A Lei 12.815/2013 tem como principal objetivo aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, entre suas diretrizes está previsto o estímulo à modernização portuária e à eficiência das atividades prestadas, nesse contexto, a

atual arrendatária.

		<p>supressão da operação mecanizada, já atualmente implantada, está na contramão ao espírito basilar da nova Lei dos Portos, representando um retrocesso para exportação da cadeia logística do açúcar. Portanto, mostra-se necessária a inclusão de investimentos em solução de engenharia mecanizada, mediante correias e shiploader, para que haja um melhor aproveitamento do terminal.</p>	
<p>Estudo PAR32 - Seção D - Operacional</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>9. Sugerimos retirar do edital a MME, uma vez que o mercado internacional tem influência na decisão das usinas que produzirem etanol ou açúcar.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos que o MME é um instrumento de vocacionamento do terminal, garantia de remuneração mínima a autoridade portuária e instrumento de compartilhamento de risco. Ressalte-se adicionalmente que a própria metodologia de estabelecimento de alpha já captura as particularidades sazonais das cargas, ao observar seu histórico de movimentação, de modo que a obrigação futura atribuída já está sensibilizada.</p>
<p>Estudo PAR32 - Seção D - Operacional</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>10. Para operação de 24hrs, entendemos que está subdimensionado a quantidade de Técnicos de Manutenção, Operador de Empilhadeira e Motorista. Na tabela 10, pág 7 da seção operacional, há previsão de 2 técnicos de manutenção o que não é suficiente para a operação 24h, considerando três turnos, e para operadores e motorista são previstos 4 funcionários o que entendemos não refletir a necessidade de folguista .</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que em função das contribuições da presente Audiência Pública a Gerência de Arrendamentos da APPA sugeriu como diretriz para revisão do EVTEA a inclusão de equipamento mecanizado de embarque de açúcar ensacado dedicado dentre as obrigações de investimento do futuro arrendatário, o que foi acolhida pela Diretoria da APPA. Dessa forma, os custos operacionais serão revisados no sentido de compatibilizar as necessidades de pessoal do terminal para com a solução de engenharia também revisada. Por fim, conforme a cláusula 7.1.2.3 do Contrato, existe a possibilidade de que o arrendatário opte por outra solução de engenharia distinta da proposta do EVTEA, desde que contemple equipamento que possibilite a movimentação de carga do armazém até o embarque e devidamente caracterizado no PBI.</p>
<p>Estudo PAR32 - Seção D - Operacional</p>	<p>Todo o documento.</p>	<p>11. Os custos com manutenção de empilhadeiras no valor de R\$ 60 mil anual, não refletem a prática de mercado. Apesar dos valores de 0,5% para obras e 1% para equipamentos serem amplamente utilizados nas modelagens de licitação, tais valores diferem da prática de mercado e dos valores referencias da ANTAQ para a análise de EVTEAs ...Recomenda-se que para projetos já existentes, a referência para despesas com manutenção sejam os índices percentuais médios de manutenção para o setor portuário, que inclui despesas e investimentos em manutenções, definidos pela ABRAMAN - Associação Brasileira de Manutenção (5,75% do valor dos ativos, e/ou 6,33% do valor do faturamento bruto), dados de 2011. Essa regra, no entanto, comporta exceções: (I) Novos projetos - Em tese, a necessidade de manutenção é menor em</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que, conforme consta na própria contribuição, os índices percentuais médios de manutenção definidos pela ABRAMAN comportam diversas exceções para os estudos portuários. Nesse sentido. observa-se que não foram apresentados elementos técnicos que possibilitem uma revisão técnica dos parâmetros de manutenção adotados no estudo.</p>

		instalações mais novas, portanto as despesas com manutenção também tendem a ser menores; (II) demais casos - Há casos que em que o montante em manutenção pode superar o referencial da ABRAMAN, situação que deve ser devidamente fundamentada (Manual de Análise de EVTEA - ANTAQ, 2019).	
Estudo PAR32 - Seção D - Operacional	Todo o documento.	A Seção D - Operacional analisou a dinâmica operacional projetada para a área PAR32 apenas sob o ponto de vista da recepção rodoviária de açúcar ensacado, armazenagem e expedição por navio para exportação da mercadoria. Para a movimentação de carga geral de outra natureza, caberá ao Arrendatário decidir a melhor dinâmica operacional, desde que de acordo com as normas portuárias e produtividade exigidas?	Agradecemos a contribuição e informamos que o entendimento está correto.
Estudo PAR32 - Seção D - Operacional	Todo o documento.	Considerando que os elementos técnicos, econômicos e operacionais contidos nos documentos disponibilizados foram elaborados pela EPL (EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A), cujos estudos devem ser precedidos de análises quanto a viabilidade econômica e operacional do sistema de embarque, dentre outros elementos. Nesse sentido, questionamos quais foram as conclusões obtidas no referido estudo da EPL, especificamente com relação a viabilidade econômica e operacional para aquisição de um equipamento shiploder.	Agradecemos a contribuição e informamos que em função das contribuições da presente Audiência Pública a Gerência de Arrendamentos da APPA sugeriu como diretriz para revisão do EVTEA a inclusão de equipamento mecanizado que possibilite o atingimentos dos níveis de produtividades esperados para o terminal, o que foi acolhido pela Diretoria da APPA. Dessa forma, serão objeto de revisão o CAPEX, o OPEX e os indicadores operacionais do estudo.
Estudo PAR32 - Seção D - Operacional	Todo o documento.	Em observância aos princípios do direito administrativo, como a eficiência, regularidade, economicidade, entendemos que, com relação aos investimentos indicados, as obrigações da Arrendatária serão de resultado e não de meio, de modo que, uma vez atendidas as capacidades nominais indicadas, é possível a adoção de equipamentos ou soluções de infraestrutura distintas das expressamente indicadas na análise dinâmica do estudo. O entendimento está correto?	Agradecemos a contribuição e informamos que a premissa do Programa de Arrendamentos é que a arrendatária tenha liberdade de propor a solução de engenharia que entender adequada, desde que respeitados os parâmetros mínimos e as diretrizes estabelecidas no edital e contrato. Neste sentido, a responsabilidade pelo projeto efetivo caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva ART do engenheiro responsável, em atendimento aos normativos da ANTAQ e do Sistema CREA/CONFEA. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantando pelo licitante vencedor, ressalte-se que a Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas (UNCRITAL) recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constantes nos estudos meramente referencial. A partir desse formato os interessados tem flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de gerar

			<p>a movimentação exigida pelo edital. Ressalte-se que o fluxo de caixa contemplará os custos previstos a partir do modelo conceitual do terminal, não cabendo reequilíbrio caso o licitante vencedor opte por solução diversa. Por fim, informamos que em função das contribuições da presente Audiência Pública a Gerência de Arrendamentos da APPA sugeriu como diretriz para revisão do EVTEA a inclusão de equipamento mecanizado de açúcar ensacado dedicado, o que foi acolhido pela Diretoria da APPA.</p>
Estudo PAR32 - Seção D - Operacional	Todo o documento.	<p>A utilização de equipamentos mecanizados (a exemplo do atual shiploader) ocupará parte importante do cais público de atracação, podendo causar impactos nas demais operações que ocorrem naquele local. Além disso, necessário mencionar que já há contratos em trâmite, próximos ao PAR32, que utilizam equipamentos interligados ao berço público e que não são passíveis de mobilização, devendo haver análise desse impacto.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que os estudos consideram a viabilidade locacional de implantação dos equipamentos propostos, cabendo a autoridade portuária regular a compatibilidade dos mesmos em relação aos demais arrendatários a partir da análise e aprovação dos projetos executivos a serem apresentados.</p>
Estudo PAR32 - Seção D - Operacional	Todo o documento.	<p>Por que o indicador utilizado para consignação média foi justamente a maior consignação do período (17.779) e não a média (17.361)?</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que a utilização da maior consignação verificada tem por objetivo demonstrar, justamente, que a solução de engenharia concebida para o terminal, para fins de estudo, atende aos níveis de serviço que constam na seção D - operacional, mesmo na hipótese da maior consignação verificada no horizonte temporal analisado.</p>
Estudo PAR32 - Seção D - Operacional	Todo o documento.	<p>Considerando que a prancha média operacional é de 84 ton/h e a média geral é 78 ton/h, por que atribui-se como produtividade média ponderada 110 ton/h? Foram realizados estudos alternativos e comparativos com outros equipamentos de embarque, visando auferir a produtividade operacional de tais alternativas técnicas?</p>	<p>Agradecemos a contribuição, informamos que o estudo assumiu uma melhoria no indicador ano base de 2018, baseando-se na melhoria dos tempos de operação, atração e desatracação. Essas melhorias estão relacionadas aos tempos que já foram observados em momentos anteriores na movimentação de açúcar ensacado no berço 205. Ante o exposto, a prancha média geral foi calculada em 110 t/h.</p>
Estudo PAR32 - Seção D - Operacional	Todo o documento.	<p>A regra imposta pela APPA de passagem dos caminhões primeiramente em pátio de triagem será exigida para as operações que envolvam o PAR32? Em caso positivo, a APPA disponibilizará algum pátio de triagem ou isso será responsabilidade exclusiva do Arrendatário?</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que a futura arrendatária deverá prover uma solução para compatibilizar o fluxo de caminhões com a entrada desses na faixa portuária</p>
Estudo PAR32 - Seção E - Financeiro	Todo o documento.	<p>Considerando que o incentivo ao REPORTE não está mais em vigor, necessário reajuste do valor considerado no EVTEA quanto aos investimentos em equipamentos, haja vista haver impactos no valor de outorga a ser proposto.</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo será revisado no sentido de refletir os atuais incentivos fiscais vigentes.</p>
Estudo PAR32 - Seção F - Ambiental	Todo o documento.	<p>A LO 24805/2019 atualmente em vigor indica como atividade licenciada a elevação mecanizada (via shiploader)</p>	<p>Agradecemos a contribuição e informamos que em função das contribuições da presente Audiência Pública a</p>

de sacarias de açúcar e caixarias para embarcações atracadas . A Seção F dispõe que não haverá alteração da atividade atualmente exercida . Contudo, o estudo (Seção C - Engenharia) abrangeu a operação de carrossel contínuo com utilização de quatro empilhadeiras para fluxo de transferência e quatro cavalos Mecânicos (tractors) equipados com semi-reboques, auxiliando no processo de embarque através de guindastes de bordo e descarregamento rodoviário . Dessa maneira, considerando que a operação que pode ser realizada sequer leva em consideração o embarque mecanizado via shiploader, é correto afirmar que a atividade do terminal será outra para fins de licenciamento ambiental? Neste caso, a partir de quando a nova Arrendatária será responsável pela obtenção do regular licenciamento ambiental?

Gerência de Arrendamentos da APPA sugeriu como diretriz para revisão do EVTEA a inclusão de equipamento mecanizado de embarque de açúcar ensacado dedicado dentre as obrigações de investimento do futuro arrendatário, o que foi acolhida pela Diretoria da APPA. Nesse sentido, com a inclusão desse investimento no CAPEX do projeto, o conteúdo da Seção F e a solução de engenharia apontada na Seção D estarão harmonizados. Todavia, importante notar que é obrigação da arrendatária proceder com o licenciamento ambiental da solução de engenharia que pretende adotar, conforme obrigação disposta no item 7.1, "vi", da minuta contrato.

Paranaguá, 26 de março de 2021

Marcus Freitas

**Presidente da Comissão de Licitação de Áreas Portuárias**