

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ

Respostas às contribuições área MAC14

O PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES 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 50300.021098/2020-84, divulga as respostas às contribuições recebidas na Audiência Pública nº 20/2020-ANTAQ.

| Documento | Item do documento | Contribuições |
|------------------|---|---|
| Minuta de Edital | 11.1.5. No caso de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira. | Sobre a presente Audiência Pública, a Seae elaborou o PARECER SEI Nº 2063/2021/ME, de 10 de fevereiro de 2020. A íntegra desse parecer será enviado para o e-mail da audiência pública. A minuta do Edital prevê a participação de empresas brasileiras e estrangeiras, além de entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em consórcio, no certame licitatória, conforme Item 9.1 (fl. 17). No entanto, o Item 11.1.15 (fl. 19) determina que no caso de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira. Destaca-se, nesse caso, a ausência de razoabilidade da medida, pois a empresa estrangeira pode ser vencedora do leilão de forma isolada, mas não pode ser líder de um consórcio com empresas brasileiras para participar do mesmo leilão. A Seae destaca haver prejuízo à concorrência com a restrição à participação estrangeira no consórcio, configurando o 1º efeito da metodologia da OCDE, pois tende a elevar os custos de entrada e de saída do consórcio de empresas. Além disso, por constituir uma exigência sem justificativa econômica, enquadra-se dentre os itens de onerosidade regulatória previstos na mencionada Instrução Normativa Seae nº 111, de 2020, especificamente o Item (iii) - restrições e proibições. Sendo assim, em vista dos problemas concorrenciais e de onerosidade regulatória decorrentes da restrição à liderança de empresa estrangeira em consórcio proposta no edital, bem como visando elevar o número de potenciais interessados no leilão, conseqüentemente, aumentando a concorrência no certame, esta Seae recomenda à Antaq suprimir a obrigatoriedade de liderança de empresas brasileiras, em caso de consórcio com empresas estrangeiras. |
| Minuta de Edital | 19.2. No caso de empresa que participar de forma isolada e opte pela constituição de Sociedade de Propósito Específico ou no caso de Consórcio ou pessoa jurídica estrangeira, Comprovante do compromisso público ou particular de constituição de Sociedade de Propósito Específico, na forma do Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 14); | Sobre a presente Audiência Pública, a Seae elaborou o PARECER SEI Nº 2063/2021/ME, de 10 de fevereiro de 2020. A íntegra desse parecer será enviado para o e-mail da audiência pública. Quando à constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), o Item 19.2 da minuta do edital (fl. 31) estabelece como possibilidade, e não obrigatoriedade, devendo a arrendatária apresentar comprovante do compromisso público ou particular de constituição de unidade operacional ou de negócios, caso opte por não constituir SPE, nos termos do Item 19.2.1. A obrigatoriedade de SPE é somente exigida no caso de consórcio ou de pessoa jurídica estrangeira. Assim, as empresas brasileiras que participarem de forma isolada no leilão podem optar por não constituir a SPE. A constituição de SPE é importante ferramenta de governança regulatória, muito utilizada nos empreendimentos de Project Finance, pois viabiliza a segregação (financeira, contábil, de patrimônio etc.) da operadora do serviço outorgado, do seu grupo controlador, facilitando, com isso, o seu controle. Ademais, a SPE é instrumento que facilita à agência reguladora fiscalizar o regulado, pois há uma separação total da empresa arrendatária (SPE) e seu controlador. Destaque, ainda, que inexistem relatos na literatura técnica disponível de que a obrigatoriedade de constituição de SPE se constitua em barreiras à entrada para eventuais interessados no certame. Assim, a Seae recomenda-se à Antaq instituir a obrigatoriedade de constituição de SPE para o futuro arrendatário, independente se tratar de consórcio de empresas, empresa brasileira ou empresa estrangeira. |

| | | |
|--------------------|---|---|
| Minuta de Edital | 22.6. Caso o Arrendamento receba 2 (duas) ou mais propostas, será realizado o Leilão em viva-voz. | Sobre a presente Audiência Pública, a Seae elaborou o PARECER SEI Nº 2063/2021/ME, de 10 de fevereiro de 2020. A íntegra desse parecer será enviado para o e-mail da audiência pública. O Item 22. 6 (fl. 41) determina que nas hipóteses em que houver 2 ou mais propostas de arrendamento (sic), será realizado o Leilão em viva-voz. Ocorre que, nos termos do Item 22.2 (fl. 41) o critério de julgamento é o de maior Valor da Outorga a ser pago à Autoridade Portuária pela cessão onerosa da área do Arrendamento, o que sugere erro de forma na redação do Item 22.6, que menciona o termo arrendamento em vez de outorga. Dessa forma, a Seae recomenda à Antaq proceder ao ajuste redacional do Item 22.6. |
| Minuta de Contrato | 3.3 O presente Contrato poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a exclusivo critério do Poder Concedente, nos termos deste Contrato e seus Anexos, até o limite máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. | Sobre a presente Audiência Pública, a Seae elaborou o PARECER SEI Nº 2063/2021/ME, de 10 de fevereiro de 2020. A íntegra desse parecer será enviado para o e-mail da audiência pública. O item 3.3 da minuta do contrato (fl. 12) estabelece a possibilidade de prorrogação, por sucessivas vezes, a exclusivo critério do Poder Concedente, até o limite máximo de 70 anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Vale destacar que o prazo contratual para o arrendamento sob análise foi estabelecido em 15 anos, com o objetivo de comportar de maneira adequada os investimentos necessários previstos para operação do empreendimento, de forma a permitir a amortização e o pagamento das obrigações de pagamento dos valores de arrendamento. A despeito de a possibilidade de prorrogação, até o limite do prazo estabelecido na minuta contratual, constar do art. 19 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, o entendimento desta Secretaria é no sentido de que, 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 instituir transparência para todas as informações relacionadas ao processo. A concorrência permite que diversos agentes econômicos realizem suas próprias projeções sobre o potencial do negócio e façam suas propostas para obter o direito de exploração dos serviços. O processo concorrencial resultante da licitação tende a levar a que o agente mais eficiente obtenha o direito de exploração do negócio, promovendo efeitos favoráveis para toda a sociedade. Adicionalmente, a realização de novos leilões, de forma periódica, permite, ainda, a incorporação de dispositivos contratuais modernos a atualizados, em sintonia com as práticas então vigentes, incorporando melhorias advindas da curva de aprendizado experimentada pelo Poder Concedente. Em linha com o entendimento desta Secretaria sobre a prorrogação de contratos, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em documento intitulado Avaliações de Impacto Concorrencial - Portugal 2018[7], destaca que evidências empíricas sugerem que algumas concessões naquele país - com prazos de contrato estabelecidos de forma discricionária pelo Poder Concedente, com limites estabelecidos em lei - possuem prazos contratuais superiores ao necessário para recuperar o capital investido e que algumas concessões foram renovadas no fim dos contratos, por períodos adicionais, sem que fossem abertos novos processos licitatórios. Nesse contexto, a OCDE sinalizou a possibilidade de existência de prejuízo à concorrência, em razão da redução do número de processos licitatórios, seja pelo fato de as concessões terem utilizado vigência de contratos demasiadamente longas, seja pelo fato de haver renovações/prorrogações ao fim dos termos da vigência original dos contratos. No entendimento da OCDE, a utilização de vigências de contratos demasiadamente longas impede a possibilidade de novos operadores inovarem e contestarem os atuais incumbentes, mesmo em processos licitatórios bem desenhados para promover competição. Dessa forma, a OCDE recomenda que sejam estabelecidos critérios claros, objetivos e transparentes para determinar o prazo de vigência de uma concessão, baseado no nível de investimento requerido. Ressalte-se, nesse caso, que as prorrogações sucessivas representam um óbice para novos entrantes, limitando a alguns tipos de fornecedores (incumbentes) a capacidade para a prestação dos serviços - configurando o que dispõe o item (iii) do 1º efeito do manual da OCDE, mencionado na seção 2.3. Ou seja, a regra em comento se traduz em uma limitação no número ou variedade de fornecedores, restringindo a entrada de novos prestadores de serviços portuários. Assim, essa possibilidade de prorrogações sucessivas por longo período possui caráter anticompetitivo, causando prejuízo à concorrência e aos usuários de serviços portuários. Importante mencionar o mecanismo utilizado para contratos de concessão para o setor aeroportuário[8], que prevê a possibilidade de prorrogação por até 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em decorrência de Revisão Extraordinária. Com isso, mitiga-se o risco de investimentos não amortizáveis ao final da concessão, que poderia gerar indenização elevada ao arrendatário. Neste contexto, a Seae recomenda à Antaq que eventual prorrogação do prazo do arrendamento seja permitida unicamente para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e apenas uma única vez, pelo prazo de até 5 anos, nos moldes do mecanismo adotado no setor aeroportuário. |

| | | |
|--------------------|---|--|
| Minuta de Contrato | 4.3 O PBI poderá ser alterado a qualquer tempo, mediante solicitação da Arrendatária ou da ANTAQ, desde que comunicado ao Poder Concedente e observadas as regras do Contrato, Anexos e a legislação e regulamentação. | Sobre a presente Audiência Pública, a Seae elaborou o PARECER SEI Nº 2063/2021/ME, de 10 de fevereiro de 2020. A íntegra desse parecer será enviado para o e-mail da audiência pública. O item 4.3 (fl. 14) estabelece que o Plano Básico de Implantação (PBI) poderá ser alterado a qualquer tempo, mediante solicitação da Arrendatária ou da Antaq, desde que comunicado ao Poder Concedente e observadas as regras do Contrato, Anexos, a legislação e a regulamentação. Conforme definição constante do Apêndice 4 (fl. 77 da minuta do contrato), o PBI deverá, entre outras exigências, caracterizar as instalações portuárias a serem utilizadas pela Arrendatária, integrantes ou não do Arrendamento, existentes ou a serem por ela implantadas, o que, de alguma forma, o relaciona investimentos a serem realizados pelo Arrendatário. No entanto, não consta na minuta contratual nenhum dispositivo de reequilíbrio contratual nos casos de alteração do PBI. Diante desse contexto, pelo risco de constituir obrigação futura sem previsão de reequilíbrio econômico-financeiro, enquadra-se dentre os itens de onerosidade regulatória previstos na mencionada Instrução Normativa nº 111, de 2020, especificamente o Item (i) - obrigações regulatórias, pois tem o condão de representar uma barreira econômica, mesmo que potencial. Em razão disso, a Seae recomenda à Antaq instituir o reequilíbrio nos casos em que eventual alteração do PBI resultar em supressão ou acréscimo de investimentos propostos pelo Arrendatário. |
| Minuta de Contrato | xv. Pagar as Tarifas Portuárias nos prazos previstos pela regulamentação aplicável ao Porto Organizado; | De forma a evitar insegurança jurídica, recomendamos indicar quais as Tarifas Portuárias que não serão devidas pelo futuro arrendatário. |
| Minuta de Contrato | i. Prancha Geral Média de, no mínimo, 343 t/h. Sendo Prancha Geral Média o volume da carga movimentada no Terminal por todo período de tempo atracado. | Solicitamos a revisão dessa produtividade por ser o racional e justificativa apresentado incompatível com o projeto. O sistema de carregamento da Amcel utiliza um carregador de navios de pórtico, alimentado por um sistema de transportadores de correias fixo, que difere do projeto constante desse estudo. A construção de um sistema de transportadores fixos interferiria com a operação da descarga de sal, uma vez que seria necessário dispor de uma estrutura fixa que ocupasse grande parte do berço, prejudicando o posicionamento dos transportadores móveis do sal, reduzindo a produtividade da descarga daquele produto. O sistema da Amcel permite a utilização do carregador de forma contínua durante toda a operação de carregamento. O projeto para o Porto de Maceió prevê a utilização de dois carregadores de navios móveis. Como os navios cargueiros, tipo do projeto, possuem normalmente 5 porões, haverá sempre uma ocasião em que somente um carregador poderá ser utilizado. Somente essa limitação, proporciona uma perda na produtividade média de até 33%. Adicionalmente, diferentemente de carregadores de pórtico, os sistemas móveis demandam maiores tempos para seu posicionamento. Considerando as características do sistema de carregamento proposto, a produtividade média, que é um parâmetro de exigência operacional, precisa ser revista. Como sugestão, se adotada a maior produtividade do sistema da Amcel identificada no período de 2016 a 2020, que foi de 437 t/h, aplicando a perda de eficiência de 33% pela impossibilidade do uso contínuo de dois carregadores de forma simultânea, resultará numa prancha média se 292 t/h. |
| Minuta de Contrato | i. Investimentos mínimos em instalações e equipamentos necessários para a operação portuária, a serem implementados até o segundo ano de contrato, suficientes para garantir capacidade estática de 40.000 toneladas e que incluam sistemas de expedição aquaviária e de recepção rodoviária compatíveis. | Considerando que as consignações médias prevista para o arrendamento seja de 40.000 toneladas, de forma a dar uma garantia operacional, sugerimos que a capacidade estática de armazenamento seja aumentada para 60.000 toneladas. Assim, caso ocorra algum embarque que tenha uma movimentação acima de 40.000 toneladas, essa poderá ser realizada. |

| | | |
|--------------------|---|--|
| Minuta de Contrato | 10.1.1 R\$ 40,17 (quarenta reais e dezessete centavos) por tonelada, para as Atividades relacionadas a grânéis sólidos vegetais. | Cabe observar que ao desenvolver a metodologia para a definição dos preços máximos a serem praticados, o estudo considerou um universo de terminais que movimentam grânéis sólidos vegetais que precisam de armazenamento em silos, demandando, assim, maiores custos com investimentos e necessidades de remuneração para esses investimentos. O cavaco, embora seja um granel vegetal, é armazenado em pátio, ao ar livre, sequer precisando de cobertura de lona. Trata-se de um produto que demanda menores exigências de CAPEX e, portanto, não pode ter a mesma cobrança de produtos que demandem elevados gastos com construções de silos e armazéns. No Brasil existem apenas 3 instalações que movimentam cavaco, duas no Porto do Rio Grande (Tergrasa e Bianchini) e um no Porto de Santana (instalações públicas operada pela Amcel). Cabe observar que nenhuma dessas instalações foram avaliadas no estudo de preços. O Tergrasa tem tabela de preços de serviços (com validade a partir de janeiro de 2021) de R\$ 16,50 por tonelada para recebimento, armazenagem (15 dias) e expedição. Existe ainda uma cobrança de armazenagem suplementar, exclusiva para os grãos, de R\$ 7,00 por tonelada para cada 15 dias adicionais (valor a ser fracionado pelo período utilizado). Assim, sua tarifa para o cavaco é de apenas R\$ 16,50/t. Esses preços incluem impostos. A Bianchini tem preços diferenciados para cada tipo de granel sólido vegetal, sendo que a tarifa de elevação inclui o recebimento, a armazenagem de 30 dias e a expedição para navio. No caso do cavaco o preço praticado é de R\$ 16 por tonelada, devendo ser acrescido o ISS, que é de 3%, resultando num preço máximo de referência de R\$ 16,49 por tonelada, sendo esses valores para o ano de 2020. Esse preço inclui a armazenagem do cavaco pelo prazo que for necessário. Cabe observar que a tarifa para o cavaco é cerca de 50% do valor cobrado para as operações com soja, milho e farelo de soja e 62% abaixo do valor cobrado para a movimentação de arroz, refletindo o diferencial por não precisar de armazéns e outros equipamentos específicos para a descarga e armazenagem de grãos. Outro ponto relevante é que os preços praticados pelo Tergrasa e Bianchini são praticamente idênticos e são 67% abaixo do preço médio apontado no estudo apresentado. No caso do terminal no Porto de Santana, por não ser um arrendamento, não existem tarifas publicadas. No entanto, em setembro de 2018 foi realizado o Leilão do MCP01, que é o Terminal para Cavaco no Porto de Santana. E Edital estabeleceu o preço máximo de R\$ 24,76 para a cesta de serviços, que incluía 15 dias de armazenagem, tendo o valor a data base de 06/2016. Atualizando esse valor para a data base de 06/2020, teremos o preço máximo de R\$ 28,13. Esse preço máximo é 44% abaixo do preço máximo indicado no Estudo apresentado. Portanto, fica evidente que o preço apresentado no Estudo está extremamente inflacionado e inviabiliza a operação com elevação do cavaco. Nesse sentido, o valor de referência deve ser revisto de forma a contemple a realidade de uma operação de cavaco, que não utiliza moegas cobertas, nem armazéns ou silos para a estocagem do produto, que ocorre em pátio a céu aberto. Cabe observar que o preço contido no Leilão da área MCP01 é, a valores atuais, é 57% acima do preço praticado no Porto do Rio Grande, seja em TUP ou área arrendada. |
| Minuta de Contrato | 10.3 Os Preços-teto estabelecidos na Cláusula 10.1 poderão ser alterados ou suprimidos, de ofício ou por provocação da Arrendatária, caso seja comprovada, perante a ANTAQ, a existência de ambiente concorrencial competitivo, o que deverá ser formalizado mediante apostilamento ou termo aditivo. | Sobre a presente Audiência Pública, a Seae elaborou o PARECER SEI Nº 2063/2021/ME, de 10 de fevereiro de 2020. A íntegra desse parecer será enviado para o e-mail da audiência pública. Relativamente à possibilidade de supressão do regime de preços-teto, em razão da existência de ambiente concorrencial competitivo, conforme previsto no Item 10.3 (fl. 28) da minuta contratual, entende-se ser meritória, na medida em que permitiria à concorrência no mercado estabelecer o patamar justo de preços. No entanto, visando a dar maior transparência no processo e favorecer a avaliação econômica adequada do caso, a Seae recomenda à Antaq incluir a exigência de processo de participação social, previamente à eventual tomada de decisão da supressão dos tetos tarifários. |
| Minuta de Contrato | 10.5.6 Atracação; | A cesta de serviços incluiu a atracação. No entanto, o arrendamento não inclui o berço. Nesse sentido, recomenda-se a exclusão desse item. |
| Minuta de Contrato | 10.5.7 Armazenagem da carga por período de 15 (quinze) a 30 (trinta) dias; | A redação dessa cláusula, informando estar incluído no preço a armazenagem da carga por período de 15 (quinze) a 30 (trinta) dias pode proporcionar uma insegurança jurídica. De forma a evitar dúvidas, é preciso esclarecer o período a ser incluído. Tendo em vista que a Caetex prevê um embarque por mês, que o terminal deverá dispor de área suficiente equivalente para até 1,5 consignações (proporcionando segurança operacional) e que o produto é encaminhado ao terminal em fluxo contínuo e linear, sugere-se que o período de armazenagem a ser incluído na cesta de serviços seja de 45 dias. |

| | | |
|--------------------|---|--|
| Minuta de Contrato | 13.1.8 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato; | Como o acesso à área portuária é feito por uma única portaria, de controle exclusivo da APMC, e o Terminal MAC14 fica localizado na área interna do Porto de Maceió, devendo o acesso a ele dar-se necessariamente através de passagem por esta única portaria da área portuária existente, tem-se que a arrendatária não tem como controlar ou impedir que manifestações sociais e/ou públicas ocorram, ainda mais se se derem no portão de acesso ao Porto (como historicamente ocorre), justamente porque se dariam em local distante de onde fica localizado o Terminal e que não está sob a gestão da arrendatária. Da mesma forma, por não deter poder de polícia, não tem como a arrendatária fazer cessar as manifestações. Deste modo, está-se diante de uma álea extraordinária, pois trata-se de um evento superveniente à contratação, imprevisível e incontrolável, que está além da capacidade de gestão da arrendatária. Caracteriza-se, pois, como uma álea administrativa, de responsabilidade exclusiva do poder concedente, já que sua ocorrência terá origem e causa em atos e omissões do próprio Poder Público. Em razão disto, sugere-se retirar esta cláusula. |
| Minuta de Contrato | 13.1.13 Caso fortuito e força maior que estejam disponíveis para cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros; | Sobre a presente Audiência Pública, a Seae elaborou o PARECER SEI Nº 2063/2021/ME, de 10 de fevereiro de 2020. A íntegra desse parecer será enviado para o e-mail da audiência pública. O Item 13.1.13 (fl. 32-33) estabelece como risco alocável ao arrendatário caso fortuito e força maior, que estejam disponíveis para cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros. Ocorre que a disponibilidade de seguros nas condições de mercado para os eventos, na época da contratação ou renovação da apólice de seguros, se não especificada e registrada formalmente, pode ser passível de interpretações distintas, dando margem a litígio judicial em decorrência de tais divergências potenciais. Dessa forma, a Seae recomenda à Antaq que, nos casos decorrentes de caso fortuito ou força maior seguráveis e cujos riscos sejam alocáveis ao arrendatário, que os especifique no contrato e exija a contratação do seguro, alocando ao Poder Concedente os riscos oriundos das demais situações. Com isso, obtém maior clareza das condições contratuais e reduz a insegurança jurídica do contrato de arrendamento portuário. |
| Minuta de Contrato | 13.1.19 Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado; | A exploração de serviços portuários é competência exclusiva da União, que pode o fazer diretamente ou mediante delegação a terceiros (art. 21, XII, f, da Constituição Federal). Ou seja, depende de vontade da União o funcionamento de um novo porto ou novas instalações portuárias na área de influência do Porto de Maceió com serviços concorrentes à arrendatárias. Assim, se isto ocorrer, com a instalação de um concorrente à arrendatária, que leve à redução da demanda operada nesta, ter-se-á então alteração das condições econômicas do contrato por vontade alheia à arrendatária. Sendo premissa desta concessão o mercado local de cavaco de madeira, em que se considera o direcionamento de toda a produção local voltada à exportação para o seu armazenamento e embarque através do MAC14, como premissa da viabilidade econômico-financeira do arrendamento, a quebra disto representa alteração significativa na alocação dos riscos e por um fator imprevisível. Neste caso, está-se diante de uma álea econômica, um risco extraordinário, que impõe a aplicação da cláusula geral de revisão dos contratos rebus sic standibus, segundo a qual é possível a alteração do contrato dadas as mudanças substanciais ocorridas, que modificam o equilíbrio do acordo trazendo desvantagem a uma das partes. Falta ainda à referida cláusula assertividade na alocação dos riscos, impondo, outrossim, uma onerosidade excessiva à arrendatária, já que a expressão qualquer motivo transfere à arrendatária até mesmo riscos em decorrência de ou cuja causa sejam atos do próprio poder concedente, o que impede o provisionamento dos meios necessários para o enfrentamento dos mesmos (justamente por serem, mediante esta cláusula vaga e genérica, desconhecidos e incertos). É preciso haver precisão, clareza e detalhamento de quais motivos que levam à redução da demanda (identificação e alocação dos riscos) que poderiam ser suportados pela arrendatária, devendo isto se limitar a fatos que não decorram de atos do próprio poder público. As deficiências de objetividade e clareza, assim como as lacunas e ambiguidades na alocação dos riscos, ensejam de modo insuportável o incremento de custos de transação, indefinições e insegurança, com exposição excessiva da arrendatária a prejuízos. Assim, o contrato deve prever que se a álea econômica que levou à redução da demanda projetada decorrer de fato, direta ou indiretamente, imputável ao Poder Público, este risco deve ser suportado pelo poder concedente, e não pela arrendatária. Deve ainda esclarecer com precisão, clareza e detalhamento os riscos envolvidos, evitando-se cláusulas vagas e genéricas. Sugere-se a seguinte redação para esta cláusula: Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo decorrente do comportamento dos mercados em que estão inseridas as cargas movimentadas pela arrendatária, desde que não esteja presente fato provocado pelo Poder Público ; |

| | | |
|--------------------|--|--|
| Minuta de Contrato | 13.1.22 Transtornos causados por limitações administrativas, direito de passagem ou servidões suportadas pela Arrendatária, sem prejuízo do direito de ser remunerada pela pessoa beneficiada, nos termos da regulamentação; | Limitações administrativas, direito de passagem e servidões são intervenções do Poder Público, em decorrência do seu poder de império (fato príncipe), que devem ser suportadas pelo particular, das quais não pode se opor, nem resistir. Resolve-se apenas em direito à indenização, conforme o caso. Logo, havendo alguma destas intervenções do Poder Público, estar-se-á diante da ocorrência de um risco extraordinário, uma álea administrativa, que, se tiver impacto na execução do contrato de arrendamento, promove desequilíbrio econômico-financeiro em prejuízo da arrendatária. Este risco, por ter origem no próprio Poder Público, é do poder concedente, não podendo ser transferido à arrendatária. Ademais, a viabilidade do projeto está sendo analisada de acordo com as premissas atuais, sem a perspectiva da ocorrência de quaisquer intervenções do Poder Público ou dos transtornos que estas podem causar. A arrendatária não tem gestão sobre os atos de intervenção que o Poder Público fez ou passa fazer. Assim, a alocação deste risco integralmente à arrendatária a põe em exposição excessiva, por ser ato incontrollável e imprevisível. Em razão disto, sugere-se retirar esta cláusula. |
| Minuta de Contrato | 20.1.1 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 das transações de cada uma dessas unidades, na forma e no grau de detalhamento previsto no art. 3º da Resolução Normativa nº 28-Antaq, nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade - CFC, em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem. | Sobre a presente Audiência Pública, a Seae elaborou o PARECER SEI Nº 2063/2021/ME, de 10 de fevereiro de 2020. A íntegra desse parecer será enviado para o e-mail da audiência pública Analogamente ao relatado no Item 33 deste Parecer, o Item 20.1.1 (fl. 48) da minuta de contrato estabelece como alternativas à instituição de SPE, a instituição de unidade operacional ou de negócios. Pelas razões expostas no Item 28, a Seae recomenda à Antaq determinar a obrigatoriedade de instituição de SPE para o futuro Arrendatário, independentemente do vencedor do certame se tratar de consórcio, empresa brasileira ou estrangeira participando de forma isolada. |
| Minuta de Contrato | 25.4.7.3 A parte da indenização devida à Arrendatária, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos, poderá ser paga diretamente aos Financiadores, a critério do Poder Concedente, sendo o valor remanescente pago diretamente à Arrendatária. | Sobre a presente Audiência Pública, a Seae elaborou o PARECER SEI Nº 2063/2021/ME, de 10 de fevereiro de 2020. A íntegra desse parecer será enviado para o e-mail da audiência pública. Os Itens 25.4.7.3 e 25.7.4.3 da minuta de contrato (fls. 56 e 58, respectivamente) estabelecem a possibilidade de pagamento diretamente aos Financiadores, a critério do Poder Concedente, mediante dedução de parte da indenização devida à Arrendatária, do valor correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos. De forma a resguardar o Poder Concedente de eventuais cobranças indevidas, a Seae recomenda à Antaq inserir como condição prévia para o referido pagamento a emissão de declaração de quitação plena, por parte do credor e do arrendatário. |

| | | |
|---|---|---|
| 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 respectivos anexos, relativas a direitos patrimoniais disponíveis. | Sobre a presente Audiência Pública, a Seae elaborou o PARECER SEI Nº 2063/2021/ME, de 10 de fevereiro de 2020. A íntegra desse parecer será enviado para o e-mail da audiência pública. Item 27.3.2 da minuta de contrato (fl. 60-61) estabelece a obrigatoriedade de as partes resolverem por meio de arbitragem as controvérsias ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e seus respectivos anexos, relativas a direitos patrimoniais disponíveis. A despeito de o mecanismo visar à agilidade e celeridade nas decisões relacionadas ao contrato, cabe conferir primeiro oportunidade de eventuais controvérsias serem dirimidas no âmbito administrativo, com avaliação e intermediação da agência reguladora. Por isso, a Seae recomenda à Antaq incluir como requisito ao processo de arbitragem a existência prévia de decisão administrativa e os respectivos recursos no âmbito da agência reguladora, de forma a preservar a autoridade/competência regulatória do ente regulador, bem como reduzir a insegurança jurídica da decisão a ser proferida pelo processo de arbitragem. |
| Estudo MAC14 - Seção A - Apresentação | Todo o documento. | SEÇÃO A - Item 3.2.2. O Porto de Maceió não possui acesso ferroviário. Nesse sentido, julgamos oportuno ajustar a anotação sobre o acesso ferroviário. O ramal ferroviário de acesso ao porto está desativado há mais de 17 anos e grandes trechos da linha foram removidos nos últimos 10 anos, tanto no interior do Porto, como na interligação do Porto à cidade de Maceió como também nos pontos de origem da produção. |
| Estudo MAC14 - Seção A - Apresentação | Todo o documento. | SEÇÃO A - Item 2 Na realidade, a exportação de cavaco de madeira é uma forma de tentar dar atratividade à silvicultura no Estado de Alagoas. A silvicultura de eucalipto não vem sendo realizada em áreas de usinas que encerraram suas atividades. O plantio foi originado em áreas de terras produtivas, mas que não vinham sendo mais sendo utilizadas para o plantio de cana de açúcar em decorrência de sua declividade. O único projeto em desenvolvimento no Estado de Alagoas é o projeto da Caetex, que teve como objetivo dar maior aproveitamento às áreas pertencentes à uma usina operacional. Essas áreas estão localizadas dentro de áreas produtivas de cana-de-açúcar. Além das áreas atualmente e futuramente plantadas pela Caetex, não existem grandes florestas de eucalipto no Estado de Alagoas que possam viabilizar um projeto em escala industrial. Ademais, para que um novo projeto surja, será preciso plantar novas áreas e o ciclo da primeira colheita demora 7 anos. Assim, pode-se afirmar que durante os próximos 7 a 8 anos não haverá áreas produzindo eucalipto de forma comercial em outras áreas do Estado de Alagoas. Adicionalmente, como mencionado na Seção B, não é qualquer área que poderá ter viabilidade. Depende muito das características do solo e condições climáticas, que não é uniforme em todas as regiões de cana-de-açúcar do Estado de Alagoas. Assim, o projeto da Caetex, em se mostrando economicamente viável, poderá proporcionar no futuro novas oportunidades para algumas regiões de plantio de cana-de-açúcar que não têm viabilidade econômica. |
| Estudo MAC14 - Seção A - Apresentação | Todo o documento. | SEÇÃO A - Item 3.2.2. O Porto de Maceió não possui acesso ferroviário. Nesse sentido, julgamos oportuno ajustar a anotação sobre o acesso ferroviário. O ramal ferroviário de acesso ao porto está desativado há mais de 17 anos e grandes trechos da linha foram removidos nos últimos 10 anos, tanto no interior do Porto, como na interligação do Porto à cidade de Maceió como também nos pontos de origem da produção. |
| Estudo MAC14 - Seção B - Estudos de Mercado | Todo o documento. | SEÇÃO B - Item 3.1 A silvicultura não segue os mesmos perfis de desenvolvimento que outros grânéis sólidos vegetais. O ciclo entre plantio e colheita é extremamente longo e requer grandes volumes de recursos se comparado aos ciclos e planejamento de grãos. Nos grãos, o tempo entre o plantio e colheita é, normalmente, inferior a 6 meses, o que permite uma rápida adequação às demandas. Na silvicultura, o ciclo é extremamente longo, precisando, na maioria dos casos, estarem os plantios vinculados à algum projeto industrial, garantindo haver demanda na ocasião da colheita. Por esse motivo, não se pode atrelar as taxas de crescimento de grãos às taxas de crescimento de produtos advindos da silvicultura. No caso específico do eucalipto, a produção de toras é diretamente proporcional à área plantada a sete anos atrás e das condições climáticas ao longo desses anos. Ademais, para exportação, as florestas precisam ter certificação de manejo, certificado que, no Estado de Alagoas, apenas as florestas da Caetex possuem. |
| Estudo MAC14 - Seção B - Estudos de Mercado | Todo o documento. | SEÇÃO B - Item 3.1.2 Os documentos oficiais do Porto de Maceió não têm qualquer avaliação de produtos florestais. Portanto, não podem ser utilizados para fins de avaliações de demanda macro ou micro. |

| | | |
|--|--------------------------|--|
| <p>Estudo MAC14 - Seção B - Estudos de Mercado</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO B - Item 3.2 O racional de se utilizar médias de áreas produtivas pode ser aplicado somente quando existem grandes áreas plantadas por mais de um ciclo, ou seja, a muito anos. No caso do Estado de Alagoas, não existe produção de toras de eucalipto de forma comercial. Por esse motivo, a produção será diretamente proporcional às áreas que iniciaram seus plantios ao longo dos últimos 7 anos e as áreas ainda a serem plantadas. Do total de área existente com florestas de eucalipto no Estado de Alagoas, somente as florestas plantadas pela Caetex possuem o selo de manejo que permite o uso do eucalipto para a exportação. Essa área, totalizava em 2019, 10.700 ha, ou seja, cerca de 75% do total de áreas plantadas com eucalipto. As demais florestas não possuem os requisitos para que sua madeira possa ser utilizada ou adquirida para fins de exportação. Ou seja, não se pode considerar os quase 4 mil hectares que não são florestas da Caetex. Ademais, considerando que o eucalipto tem um período entre o plantio e o corte de 7 anos, a partir do oitavo ano de colheita, tendo em vista que o planejamento de áreas a serem plantadas que ainda está sendo cumprido, haverá a produção de áreas com florestas de eucalipto no segundo ciclo de corte concomitantemente com áreas que terão seu primeiro ciclo de produção. No caso específico do projeto da Caetex, até 2026, a produção anual será diretamente proporcional às áreas plantadas a cada ano desde 2013, ano em que o projeto foi iniciado. De 2027 em diante, haverá a coincidência na produção das áreas plantadas a partir de 2013, que estarão no segundo ciclo de corte, com as áreas plantadas a partir de 2020, que estarão no primeiro ciclo de corte. Portanto, a produção de madeira que poderá ser exportada pelo Porto de Maceió é diretamente proporcional ao histórico das áreas plantadas no estado e o planejamento futuro de plantio. Como não existem outros projetos em desenvolvimento, não haverá, por pelo menos 8 anos, quaisquer oportunidades de florestas que não sejam da Caetex.</p> |
| <p>Estudo MAC14 - Seção B - Estudos de Mercado</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO B - Item 3.2 Não há como existir tal elevado volume de produção até o ano de 2027. As áreas plantadas pela Caetex no período de 2013 a 2019 foram, em média, de 1.500 hectares por ano. Portanto, a produção até o ano de 2027 será proporcional à área plantada sete anos antes e a produtividade dessas áreas. A produtividade poderá variar, dependendo das condições climáticas e de acidentes (pragas, incêndios, etc.) ao longo do ciclo de crescimento das florestas. De acordo com o IBA - Indústria Brasileira de Árvores, em 2018 a produção de eucalipto no Brasil apresentou uma produtividade média de 36 m³/ha.ano. Ou seja, cada hectare plantado produz uma média 252 m³ de eucalipto no sétimo ano, que é o ano de corte (36 m³/ha x 7 anos). A densidade da madeira do eucalipto varia entre 600 a 750 kg/m³, sendo que a menor densidade de florestas com sete anos e as maiores densidades são da madeira com maiores idades. No estudo apresentado nessa Audiência Pública, foi adotada a densidade de 630 Kg/m³. De acordo com os controles de monitoramento da Caetex, a produtividade esperada para a região atualmente plantada no Estado de Alagoas é de 40 m³/ha.ano, que deverá proporcionar uma média de 280 m³ de eucalipto no sétimo ano da área plantada. Considerando uma média de 1.500 hectares de área plantada a cada ano, entre os anos de 2013 a 2019, a produção média no período de 2020 a 2027 será de 420 mil m³/ano, que equivale, utilizando a densidade apresentada, a 265 mil toneladas. Esse volume é 44% inferior ao constante na projeção apresentada. Mesmo se considerada a maior densidade do eucalipto, o volume médio anual seria de 315.000 toneladas, volume esse ainda 34% abaixo do projetado no estudo. Ou seja, não há a menor possibilidade da produção do volume projetado no estudo. Por outro lado, a partir de 2038, haverá produção concomitantemente com as áreas plantadas a partir de 2020. De acordo com o planejamento da Caetex a produção média no período de 2028 a 2035 será de 535,5 mil m³/há.ano, que convertido pela densidade utilizada no estudo, representa 337 mil toneladas por ano, quantidade essa 42% inferior ao volume apresentado. Mesmo adotando a maior densidade do eucalipto, o volume produzido seria de 401,6 mil toneladas, que é cerca de 16% a menor do que o volume indicado. A simplificação da projeção criada na modelagem apresentada cria uma movimentação muito superior ao projetado pela Caetex e contratada pelos compradores, proporcionando, artificialmente, um maior VPL no Fluxo de Caixa do projeto, resultando em majoração do arrendamento e não reflete a realidade do negócio e muito menos qualquer possibilidade da região realizar essa produção.</p> |
| <p>Estudo MAC14 - Seção B - Estudos de Mercado</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO B - Item 4 Atracação: A cesta de serviços incluiu a atracação. No entanto, o arrendamento não inclui o berço, que continua sendo público e é, inclusive, compartilhado com outras operações. Nesse sentido, sugere-se a exclusão da atracação. Caso contrário, é preciso detalhar quais os serviços relacionados à atracação que estão inclusos e se a Tarifa Portuária relacionada à atracação será devida pelo navio.</p> |

| | | |
|---|-------------------|--|
| Estudo MAC14 - Seção B - Estudos de Mercado | Todo o documento. | SEÇÃO B - Item 4 A cesta de serviços define que a armazenagem da carga por período de 15 (quinze) a 30 (trinta) dias está incluso. De forma a evitar dúvidas, é preciso explicitar claramente o período a ser incluído. Tendo em vista que a Caetex prevê um embarque por mês, que o terminal deverá dispor de área suficiente equivalente para até 1,5 consignações (proporcionando segurança operacional) e que o produto é encaminhado ao terminal em fluxo contínuo e linear, sugere-se que o período de armazenagem a ser incluído na cesta de serviços seja de 45 dias. |
| Estudo MAC14 - Seção B - Estudos de Mercado | Todo o documento. | SEÇÃO B - Item 4 Cabe observar que ao desenvolver a metodologia para a definição dos preços máximos a serem praticados, o estudo considerou um universo de terminais que movimentam graneis sólidos vegetais que precisam de armazenamento em silos, demandando, assim, maiores custos com investimentos e necessidades de remuneração para esses investimentos. O cavaco, embora seja um granel vegetal, é armazenado em pátio, ao ar livre, sequer precisando de cobertura de lona. Trata-se de um produto que demanda menores exigências de CAPEX e, portanto, não pode ter a mesma cobrança de produtos que demandem elevados gastos com construções de silos e armazéns. No Brasil existem apenas 3 instalações que movimentam cavaco, duas no Porto do Rio Grande (Tergrasa e Bianchini) e um no Porto de Santana (instalações públicas operada pela Amcel). Cabe observar que nenhuma dessas instalações foram avaliadas no estudo de preços. O Tergrasa tem tabela de preços de serviços (com validade a partir de janeiro de 2021) de R\$ 16,50 por tonelada para recebimento, armazenagem (15 dias) e expedição. Existe ainda uma cobrança de armazenagem suplementar, exclusiva para os grãos, de R\$ 7,00 por tonelada para cada 15 dias adicionais (valor a ser fracionado pelo período utilizado). Assim, sua tarifa para o cavaco é de apenas R\$ 16,50/t. Esses preços incluem impostos. Ou seja, por não demandar estruturas de armazenagem especiais, o cavaco pode permanecer na instalação portuária pelo prazo que for necessário. Se considerarmos um período de 45 dias de armazenagem, o preço cobrado pela movimentação de cavaco representa 54% do preço para a movimentação de grãos. A Bianchini tem preços diferenciados para cada tipo de granel sólido vegetal, sendo que a tarifa de elevação inclui o recebimento, a armazenagem por período de 30 dias e a expedição para navio (carregamento). No caso do cavaco o preço praticado é de R\$ 16 por tonelada, devendo ser acrescido o ISS, que é de 3%, resultando num preço máximo de referência de R\$ 16,49 por tonelada, sendo esses valores para o ano de 2020. Esse preço inclui a armazenagem do cavaco pelo prazo que for necessário. Cabe observar que a tarifa para o cavaco é cerca de 50% do valor cobrado para as operações com soja, milho e farelo de soja e 62% abaixo do valor cobrado para a movimentação de arroz, refletindo o diferencial por não precisar de armazéns e outros equipamentos específicos para a descarga e armazenagem de grãos. Outro ponto relevante é que os preços praticados pelo Tergrasa e Bianchini são praticamente idênticos e são 67% abaixo do preço médio apontado no estudo apresentado. No caso do terminal no Porto de Santana, por não ser um arrendamento, não existem tarifas publicadas. No entanto, em setembro de 2018 foi realizado o Leilão do MCP01, que é o Terminal para Cavaco no Porto de Santana. E Edital estabeleceu o preço máximo de R\$ 24,76 para a cesta de serviços, que incluía 15 dias de armazenagem, tendo o valor a data base de 06/2016. Atualizando esse valor para a data base de 06/2020, teremos o preço máximo de R\$ 28,13. Esse preço máximo é 44% abaixo do preço máximo indicado no Estudo apresentado e ainda é superior aos preços praticados pelo Tergrasa e Bianchini. Portanto, fica evidente que o preço apresentado no Estudo está extremamente inflacionado e inviabiliza a operação com elevação do cavaco, além de artificialmente aumentar o valor do arrendamento para patamares que o projeto não comporta. Nesse sentido, o valor de referência deve ser revisto de forma a contemplar a realidade de uma operação de cavaco, que não utiliza moegas cobertas, nem armazéns ou silos para a estocagem do produto, que ocorre em pátio a céu aberto. Cabe observar que o preço contido no Leilão da área MCP01 é, a valores atuais, é 57% acima do preço praticado no Porto do Rio Grande, seja em TUP ou área arrendada. |

| | | |
|--|--------------------------|---|
| <p>Estudo MAC14 - Seção C - Engenharia</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO C - Item 2 Solicitamos a revisão da exigência do parâmetro utilizado para o sistema de carregamento, já que isso afeta o racional utilizado para o cálculo do desempenho a ser exigido. Os projetos de equipamentos móveis consultados que podem ser utilizados para o carregamento de cavaco não possuem 400 t/h de capacidade nominal quando operando com cavaco de madeira. Esses mesmos equipamentos podem atingir uma capacidade nominal de até 2.000 t/h, quando a carga manuseada é de grande densidade (como, por exemplo, o minério de ferro, que tem densidade de cerca de 2,6 ton/m³). No entanto, pelo fato do cavaco de madeira possuir baixa densidade, a produtividade nominal reduz significativamente. De acordo com os fabricantes desses equipamentos, a capacidade nominal que um carregador de navios móvel pode atingir com cavaco de madeira é de 375 t/h. Essa seria a produtividade máxima dos maiores equipamentos, que possuem capacidade nominal para 2.000 t/h para produtos densos. Considerando a densidade do cavaco, para que tal produtividade nominal seja atingida, seria necessário dispor de 3 carregadores de navios. No entanto, não existe espaço físico na plataforma de cais que permita a operação simultânea de 3 equipamentos moveis em um navio com as dimensões do navio tipo. Ademais, os navios tipo que devem operar no carregamento de cavaco possuem 5 porões. Tal fato impede que o carregamento possa ser realizado continuamente utilizando 2 ou 3 carregadores de navios, já que haverá momentos em que apenas um porão poderá ser carregado. Para atingir a solução proposta seria necessário dispor de um carregador de pórtico de grandes proporções (2.000 t/h de capacidade nominal para grãos). Para que tal equipamento seja instalado iria demandar a instalação de um sistema de transportadores de correias, com capacidade nominal de 2.000 t/h para grãos, além de pelo menos 3 moegas no pátio, alimentando o transportador. Além disso, seriam necessárias 9 pás carregadeiras de grande porte para atingir a produtividade nominal solicitada. Tendo em vista os pontos apresentados, solicitamos a revisão da capacidade nominal exigida para o sistema de embarque seja de 750 t/h, sendo utilizados dois carregadores com capacidade nominal individual de 375 t/h para cavaco, que são os maiores equipamentos existentes no mercado internacional.</p> |
| <p>Estudo MAC14 - Seção C - Engenharia</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO C - Item 2 Considerando o volume proposto no estudo apresentado dessa audiência pública, de 477 mil toneladas/ano, seriam necessárias 108,4 mil viagens de caminhão, resultando num fluxo diário de aproximadamente 300 caminhões dia. Para um fluxo desse dimensionamento, a portaria de acesso precisaria de um gate com 4 pontos de acesso, somente para atender ao fluxo de caminhões do terminal. O projeto, prevê apenas um ponto de controle, incompatível com o fluxo proposto. Nesse sentido, é preciso que o projeto proposto tenha corretamente dimensionado as portarias de acesso e saída, uma vez que esse custo fundamenta os valores de arrendamento. Assim, solicita-se a revisão do acesso de forma a que contemple um gate com quatro portarias de acesso de caminhões carregados, e uma portaria de saída.</p> |
| <p>Estudo MAC14 - Seção C - Engenharia</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO C - Item 2 Cabe observar que, como indicado nas documentações licitatórias, o projeto que fundamenta os valores do processo é meramente referencial e serve apenas para fundamentar os valores de arrendamento e os parâmetros operacionais a serem exigidos. A capacidade nominal do sistema de elevadores de canecas e transportadores de correias de no mínimo 600 t/h para cavaco conflita totalmente com a capacidade do sistema de recepção apresentado no projeto. Considerando que o projeto apresentado na documentação dessa audiência pública prevê a descarga de um caminhão com 4,4 toneladas em 6 minutos, cada ponto de descarga teria uma produtividade máxima de 44 t/h e isso desconsiderando o tempo de manobra entre cada caminhão. Para a capacidade nominal proposta, de 600 t/h para cavaco de madeira, seriam necessárias 13 moegas de recebimento. Nesse sentido, recomendamos a revisão das capacidades desses itens (ou que a capacidade seja referenciada como sendo para soja).</p> |

| | | |
|--|--------------------------|--|
| <p>Estudo MAC14 - Seção C - Engenharia</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO C - Item 2.1 Solicitamos a revisão dessa produtividade por ser o racional e justificativa apresentados incompatíveis com o projeto que pode ser desenvolvido no Porto de Maceió. O sistema de carregamento da Amcel utiliza um carregador de navios de pórtico, alimentado por um sistema de transportadores de correias fixo, que difere do projeto constante desse estudo. A construção de um sistema de transportadores fixos interferiria com a operação de descarga de sal, uma vez que seria necessário dispor de uma estrutura fixa que ocupasse grande parte do berço, prejudicando o posicionamento dos transportadores móveis do sal, reduzindo a produtividade da descarga daquele produto. O sistema da Amcel permite a utilização do carregador de forma contínua durante toda a operação de carregamento. O projeto para o Porto de Maceió prevê a utilização de dois carregadores móveis de navios. Como os navios cargueiros, tipo do projeto, possuem normalmente 5 porões, haverá sempre uma ocasião em que somente um carregador poderá ser utilizado. Somente essa limitação, proporciona uma perda na produtividade média de até 33%. Adicionalmente, diferentemente de carregadores de pórtico, os sistemas móveis demandam maiores tempos para seu posicionamento. Considerando as características do sistema de carregamento proposto, a produtividade média, que é um parâmetro de exigência operacional, precisa ser revista. Como sugestão, se adotada a maior produtividade do sistema da Amcel identificada no período de 2016 a 2020, que foi de 437 t/h, aplicando a perda de eficiência de 33% pela impossibilidade do uso contínuo de dois carregadores de forma simultânea, resultará numa prancha média se 292 t/h. Recomenda-se a utilização desse parâmetro, que já seria uma exigência de elevada eficiência para o projeto no Porto de Maceió.</p> |
| <p>Estudo MAC14 - Seção C - Engenharia</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO C - Item 2.2 Para que o projeto tenha a segurança operacional, reduzindo o risco com espera de navios, é preciso que o pátio tenha capacidade para armazenamento de um volume equivalente a 1,5 consignações. Considerando que a consignação média prevista para o projeto é de 40.000 toneladas, é preciso que o pátio tenha capacidade para armazenar até 60.000 toneladas. Assim, sugere-se que o projeto preveja uma pilha de armazenamento de até 60.000 toneladas.</p> |
| <p>Estudo MAC14 - Seção C - Engenharia</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO C - Item 2.2 Cabe observar que, como indicado nas documentações licitatórias, o projeto que fundamenta os valores do processo é meramente referencial. Portanto, não podem haver exigências específicas quanto às soluções de engenharia a serem aplicadas, permitindo que o futuro arrendatária desenvolva projeto que atenda às necessidades para a viabilização da exportação, evitando que o projeto apresentado na documentação seja vinculativo. As exigências de investimento devem ser adequadas ao cumprimento dos parâmetros operacionais, sem vincular um tipo de equipamento, ou solução operacional. Ademais, a capacidade nominal exigida de no mínimo 600 t/h para cavaco conflita totalmente com a capacidade do sistema de recepção apresentado no projeto. Considerando que o projeto apresentado na documentação dessa audiência pública prevê a descarga de um caminhão com 4,4 toneladas em 6 minutos, cada ponto de descarga teria uma produtividade máxima de 44 t/h. Para a capacidade nominal proposta, de 600 t/h para cavaco de madeira, seriam necessárias 13 moegas de recebimento. Nesse sentido, recomenda-se a revisão do texto para: O sistema de correias transportadoras que alimenta a área de armazenagem no projeto conceitual possui capacidade nominal mínima de 600 t/h (capacidade nominal para soja). Não foram previstas expansões de capacidade de armazenagem ao longo do horizonte contratual pelas limitações de área impostas pela armazenagem de sal e por conta da demanda projetada para o empreendimento.</p> |
| <p>Estudo MAC14 - Seção C - Engenharia</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO C - Item 2.2 Cabe observar que a quantidade de pás-carregadeiras propostas atende às necessidades operacionais de pátio, mas o quantitativo de máquinas precisa prever as máquinas que trabalharão nos porões dos navios durante as operações de carregamento, fazendo as operações de recheio e compactação da carga. Assim, torna-se necessária a inclusão de outras duas máquinas, que, embora sejam do arrendatário, precisarão ser operadas pelo OGMO nos porões dos navios.</p> |

| | | |
|---|--------------------------|--|
| <p>Estudo MAC14 - Seção C - Engenharia</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO C - Item 2.3 Considerando o volume proposto no estudo apresentado dessa audiência pública, de 477 mil toneladas/ano, seriam necessárias 108,4 mil viagens de caminhão, resultando num fluxo diário de aproximadamente 300 caminhões dia. Para um fluxo desse dimensionamento, a portaria de acesso precisaria de um gate com 4 pontos de acesso, somente para atender ao fluxo de caminhões do terminal. O projeto, prevê apenas um ponto de controle, incompatível com o fluxo proposto. Nesse sentido, é preciso que o projeto proposto tenha corretamente dimensionado as portarias de acesso e saída, uma vez que esse custo fundamenta os valores de arrendamento. Assim, solicita-se a revisão do acesso de forma a que contemple um gate com quatro portarias de acesso de caminhões carregados, e uma portaria de saída.</p> |
| <p>Estudo MAC14 - Seção C - Engenharia</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO C - Item 2.3 Considerando o volume proposto no estudo apresentado dessa audiência pública, de uma capacidade de recepção de 690.000 t/ano, seriam necessárias 156,8 mil viagens de caminhão, resultando num fluxo diário de aproximadamente 435 caminhões dia. Para esse fluxo, seriam necessários dispor de, pelo menos, 5 moegas para recepção rodoviária, evitando a formação de longas filas, uma vez que não há como o fluxo ser linear durante as 24 horas do dia. Nesse sentido, é preciso que o orçamento no estudo contemple, pelo menos, 5 moegas de recepção.</p> |
| <p>Estudo MAC14 - Seção C - Engenharia</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO C - Anexo C - I O desenho não condiz com a área do arrendamento. Solicitamos a revisão da área.</p> |
| <p>Estudo MAC14 - Seção D - Operacional</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO D - Item 3.1 Solicitamos a revisão da consignação média prevista para o projeto. A consignação apresentada no estudo dessa audiência pública foi calculada com base na movimentação de açúcar pelo Berço 6, que é um berço com menor profundidade e utilizado para cargas distintas da carga de projeto. A operação de cavaco de madeira difere em muito da operação com açúcar a granel e não pode ser utilizada como parâmetro. O projeto de exportação de cavaco de madeira prevê consignações ao redor de 40.000 toneladas. Considerando eventuais limitações operacionais de alguns navios que poderão ser utilizados, a consignação média deverá se assemelhar à consignação média nos embarques da Amcel no Porto de Santana.</p> |
| <p>Estudo MAC14 - Seção D - Operacional</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO D - Item 3.2 Não se pode comparar a produtividade do carregamento de açúcar a granel com a operação de cavaco de madeira. O açúcar a granel tem uma densidade ao redor de 800 a 900 t/m³ e não pode ter seu carregamento realizado se há chuva. O cavaco tem uma densidade muito inferior. Ao ser encaminhado no equipamento de carregamento, o produto desagrega, e sua densidade fica ao redor de 20% da densidade do açúcar. Portanto, o equipamento dimensionado para uma produtividade com açúcar, performa apenas 20% quando operando com cavaco de madeira. Se observadas as pranchas de carregamento de cavaco de madeira nos terminais Tergrasa e Bianchini, que utilizam o mesmo equipamento para carregamento de navios para soja, farelo, milho e cavaco de madeira, é possível constatar que a produtividade do carregamento de cavaco é ao redor de 23% a 38% da produtividade da soja, que tem uma densidade ao redor de 700 t/m³. A diferença nos percentuais é decorrente dos diferentes tipos de cavacos movimentados. No caso da Bianchini, o cavaco embarcado é em forma de pellet, que é mais compacto e mais denso. Ademais, se o estudo utilizou como referência a produtividade da Amcel no Porto de Santana, de forma a manter uma coerência, a análise deveria ser realizada com base na movimentação realizada naquele porto, sendo o cálculo ajustado para a realidade do projeto proposto para o Porto de Maceió, que utiliza dois carregadores móveis, resultando em uma menor eficiência no carregamento. O projeto para o Porto de Maceió prevê a utilização de dois carregadores de navios móveis. Como os navios cargueiros, tipo do projeto, possuem normalmente 5 porões, haverá sempre uma ocasião em que somente um carregador poderá ser utilizado. Somente essa limitação, proporciona uma perda na produtividade média de até 33%. Adicionalmente, diferentemente de carregadores de pórtico, os sistemas móveis demandam maiores tempos para seu posicionamento. Considerando as características do sistema de carregamento proposto, a produtividade média, que é um parâmetro de exigência operacional, precisa ser revista. Como sugestão, se adotada a maior produtividade do sistema da Amcel identificada no período de 2016 a 2020, que foi de 437 t/h, aplicando a perda de eficiência de 33% pela impossibilidade do uso contínuo de dois carregadores de forma simultânea, resultará numa prancha média se 292 t/h.</p> |

| | | |
|--------------------------------------|-------------------|---|
| Estudo Operacional MAC14 - Seção D - | Todo o documento. | SEÇÃO D - Item 3.3 O projeto não apresenta uma análise da taxa de ocupação que o Berço 5 terá com as operações de cavaco e com as descargas de sal a granel. Recomenda-se que seja desenvolvida uma análise, demonstrando qual será a taxa de ocupação com a movimentação máxima prevista de cavaco de madeira e com o sal a granel, confirmando que a operação é viável e não proporciona congestionamento no berço. |
| Estudo Operacional MAC14 - Seção D - | Todo o documento. | SEÇÃO D - Item 3.3 O projeto não apresenta uma análise do nível de serviço que o Berço 5 terá com as operações de cavaco e com as descargas de sal a granel. Recomenda-se que seja desenvolvida uma análise, demonstrando que os níveis de serviço com a movimentação máxima prevista de cavaco de madeira e com o sal a granel, confirmando que a operação é viável e não proporciona ineficiência operacional. |
| Estudo Operacional MAC14 - Seção D - | Todo o documento. | SEÇÃO D - Item 4.1.1 De acordo com o projeto proposto nos estudos apresentados nessa audiência pública, para as operações de carregamento de navios será necessário dispor de 8 pás-carregadeiras, 2 carregadores de navios, além das moegas de recebimento, balanças, portarias de acesso, etc. O quantitativo de pessoal proposto para fins de cálculo de custeio considera na operação 1 encarregado de operação por turno (sendo um total de 4 funcionários), 2 operadores de máquinas por turno (sendo um total de 8 funcionários) e cerca de 4,5 auxiliares por turno (18 auxiliares). Esse quantitativo não é compatível com o projeto proposto. Nesse sentido, recomendamos a revisão do quantitativo de pessoal, devendo ser, minimamente de: - 1 encarregado de operação por turno (sendo um total de 4 funcionários) - 60 operadores de máquinas (sendo 12 por turno), contemplando 2 operadores para cada carregador de navios (quantitativo necessário de acordo com os fabricantes para operacionalizar um carregador móvel), e 8 operadores para as pás carregadeiras, além de 3 operadores adicionais por turno para rendições. Os operadores de rendição são necessários uma vez que é impossível trabalhar de forma contínua por 8 horas seguintes, sem uma pausa. Assim deve haver uma rotatividade nas operações para que não ocorra acidentes de trabalho, bem como possa haver pausas para ir a banheiro, realizar refeições e outras necessidades. - 12 Auxiliares (Serviços Gerais), sendo 3 por turno de trabalho, realizando as atividades de limpeza, controle de tráfego, entre outros. Cabe observar ainda serem necessários funcionários para realizar os registros de acesso dos caminhões e pessoas. Pelo volume de caminhões no projeto proposto no estudo apresentado na audiência pública, seriam necessários 4 pontos de acesso no Gate de entrada. Para operar essa portaria, será preciso dispor de no mínimo 4 operadores por turno, e mais um operador para a portaria de saída, totalizando 5 operadores por turno, sendo um total de 20 operadores. Na operação das moegas de recebimento, que precisam operar de forma contínua, seriam necessários, no mínimo, 2 operadores por moega. Como o projeto prevê 3 moegas, seriam necessários 24 operadores de moegas. Para esse quantitativo de trabalhadores, as Leis Trabalhistas exigem um técnico de segurança, sendo, portanto, necessários 4 técnicos de segurança para o funcionamento 24 horas da instalação portuária. O Quadro II da NR 4, define que a partir de 50 empregados a empresa precisa dispor em seus quadros de profissionais integrantes dos Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho. Nesse sentido, o quantitativo de pessoas precisa ser revisto, estando adequadamente dimensionado ao projeto proposto. |
| Estudo Operacional MAC14 - Seção D - | Todo o documento. | SEÇÃO D - Item 4.1.1 Solicitamos que seja apresentado o cálculo dos encargos, permitindo compreender o racional utilizado para a definição desses valores. Os encargos precisam considerar o cálculo com os adicionais decorrentes de trabalho noturno, trabalho em feriados, além do adicional de risco em trabalhos relacionados à atividade portuária. Como ainda o custo não considera os benefícios que são obrigatórios por Lei e pelos sindicatos de operadores portuários, esses benefícios precisam também serem considerados no cálculo dos encargos. Os benefícios obrigatórios incluem, no mínimo, plano de saúde, seguro de vida, vale transporte, programa de alimentação e participação nos lucros. Nesse sentido, solicitamos que os encargos sejam revistos, sendo apresentado o racional utilizado para o cálculo. |

| | | |
|---|--------------------------|---|
| <p>Estudo Operacional MAC14 - Seção D -</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO D - Item 4.1.2 Solicitamos a revisão do valor da tarifa média da Equatorial Alagoas. A conta de energia de cada consumidor é composta pela tarifa definida pela Aneel, mais os impostos não incluídos nos custos da energia elétrica, como ICMS, PIS e COFINS. No caso específico, a tarifa indicada não contém os valores de impostos, que é de 0,65% para o PIS, 3,00% para a COFINS e de 27% de ICMS para consumo acima de 151 kwh, que é o caso de um terminal portuário. Adicionalmente, o estudo ainda considera o crédito de PIS e COFINS, sem estarem esses créditos incluídos no valor tarifário utilizado. Assim, o valor final da tarifa é de $((R\\$ 0,58331 \times 1,0365) \times 1,27)$, resultando em um custo de energia de R\$ 0,767843035/kWh. Solicitamos a revisão do valor tarifário para que contemple os impostos cobrados na conta de energia elétrica.</p> |
| <p>Estudo Operacional MAC14 - Seção D -</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO D - Item 4.2.1 É preciso haver a revisão quanto à utilização de OGMO. Diferente dos grãos e do açúcar a granel, o cavaco de madeira demanda a utilização de OGMO. O cavaco de madeira, ao ser carregado nos navios, por não fluir como os grãos e o açúcar, demanda operações com recheio. Adicionalmente precisa ainda ser compactado no porão dos navios, permitindo o aproveitamento adequado no carregamento. Essa atividade, por ser realizada dentro dos navios e, de acordo com as regras vigentes, precisa da contratação de mão-de-obra avulsa junto ao OGMO. Nesse sentido, é preciso considerar a contratação de mão-de-obra junto ao OGMO, bem como considerar os custos mensais referente à administração do OGMO, custo este que é rateado entre os operadores portuários do Porto de Maceió que utilizam esse serviço.</p> |
| <p>Estudo Operacional MAC14 - Seção D -</p> | <p>Todo o documento.</p> | <p>SEÇÃO D - Item 4.2.3 Nos arrendamentos que vêm atualmente sendo publicados, as tarifas referentes a Utilização de infraestrutura Terrestre vêm sendo incluídas no arrendamento, não sendo faturadas a parte pela Autoridade Portuária. Nesse sentido, sugerimos que essa tarifa seja incluída no valor do arrendamento, não sendo tratada de forma apartada, mantendo a padronização como nos demais arrendamentos portuários.</p> |

Estudo MAC14 - Seção D - Operacional

Todo o documento.

ÓRGÃO DE GESTÃO DE MÃO DE OBRA DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO DO PORTO ORGANIZADO DE MACEIÓ - OGMO, por conduto de seu advogado, vem apresentar a presente MANIFESTAÇÃO ESCRITA, como forma de contribuição, juntamente aos anexos, enviados no email anexo_audiencia202020@antaq.gov.br, conforme indicado neste site da ANTAQ. I. DA AUDIÊNCIA PÚBLICA O Advogado Requerente, na audiência pública realizada na tarde do dia 08/02/2021, alertou acerca do item 4.2.1 (Mão de Obra Avulso OGMO), onde foi dito que para o arrendamento MAC14 não está prevista a utilização do OGMO em função de acordos vigentes com outros terminais do mesmo tipo de carga. Na ocasião, este causídico foi autorizado a enviar esta contribuição e os documentos a elas concernentes (legislação pertinente, laudo contábil e etc), o que se apresenta. II. DA MANIFESTAÇÃO DO OGMO Como bem informa o item 4.2.1 dos Estudos MAC14 - Seção D - Operacional, em regra geral, nos terminais portuários localizados em Portos Organizados o Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO, realiza o atendimento de mão de obra variável. No entanto, no mesmo item, consta que para o arrendamento MAC14 não está prevista a utilização do OGMO em função de acordos vigentes com outros terminais do mesmo tipo de carga, o que é inaceitável, tendo em vista os ditames previstos na Nova Lei de Portos (lei 12.815/2013). Observemos o que dispõe a supracitada lei: Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a: I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso; (...) A lei é clara, não abre brechas para demais interpretações: o caput do art. 32 expressamente versa que os operadores portuários DEVEM CONSTITUIR um OGMO, o qual irá manter, COM EXCLUSIVIDADE o cadastro do trabalhador portuário e o registro do registro portuário avulso. O OGMO do porto organizado de Maceió JÁ EXISTE, e HÁ DÉCADAS desenvolve as atividades dispostas no artigo 32, colacionado alhures, inclusive com a EXCLUSIVIDADE a qual o inciso II o reserva. Tal exclusividade também vem disposta no art. 2º do Estatuto Social do Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalhador Portuário Avulso do Porto Organizado de Maceió, com a seguinte redação: Art. 2º. Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do Trabalhador Portuário Avulso, tem por finalidade: I- administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; II- manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso; (...) Ademais, além da manutenção com exclusividade do cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso, observemos que também é exclusividade do OGMO, a administração e o fornecimento de mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, nas operações portuárias, é o que se assevera dos incisos primeiros do art. 32 da Lei de Portos e do art. 2º do Estatuto Social do OGMO do Porto Organizado de Maceió. Frise-se que o termo Operações Portuárias compreende tanto àquelas realizadas em Navios, como também as que ocorrerem em movimentação em pátio. Ilustríssimos Diretores desta ANTAQ, faz-se mister demonstrar que o Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalhador Portuário Avulso do Porto Organizado de Maceió passa por extremas dificuldades financeiras, pois, conforme demonstrativo contábil anexado, este OGMO fechou o ano de 2020 COM UM DÉFICIT DE ASSOMBROSOS R\$ 582.180,08 (QUINHENTOS E OITENTA E DOIS MIL, CENTO E OITENTA REAIS E OITO CENTAVOS)! O art. 3º do Estatuto Social do OGMO, em seu parágrafo terceiro aduz que: Os associados contribuirão mensalmente, com a quantia que vier a ser fixada pela Assembleia Geral, a qual servirá para o custeio das despesas necessárias à manutenção do Órgão de Gestão de Mão-de-Obra. Destarte, o OGMO do Porto Organizado de Maceió depende imprescindivelmente da contribuição dos Operadores, e, principalmente, do futuro arrendatário para SOBREVIVER, e, conforme o art. 3º, §3º do estatuto social do OGMO, todo associado (leia-se operador portuário) deverá contribuir mensalmente. Logo, por estas razões, o futuro arrendatário deve envolver o OGMO para a publicação do edital de contratação de mão de obra fixa e proceder com a devida contribuição mensal, a qual atualmente é calculada levando em consideração a divisão mensal entre os prestadores (Operadores Portuários) das despesas de manutenção do OGMO, pois do contrário não tem como sobreviver. Maceió/AL, 08 de fevereiro de 2021 Ábdon Almeida Moreira

Brasília, 11 de fevereiro de 2021.

BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO

Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários