

Área	Documento	Item	Contribuição
VDC04	Minuta de Contrato	xx. Nas hipóteses não dispensadas pela legislação, pré-qualificar-se para realizar a movimentação e a armazenagem de cargas diretamente ou comprovar a contratação de operadores portuários pré-qualificados para tal fim, bem como manter a condição de pré-qualificada ou a contratação de operadores portuários pré-qualificados durante o Prazo do Arrendamento:	Trata-se de uma contradição inaceitável entre o EVTEA, mais especificamente na Minuta de Contrato de Arrendamento na cláusula 7.1, item XX, que obriga a arrendatária a pré-qualificar-se para realizar a movimentação e a armazenagem de cargas diretamente ou comprovar a contratação de operadores portuários pré-qualificados para tal fim e na Seção B - Engenharia, que menciona que a arrendatária não irá operar equipamentos de carga e descarga de navio. A contradição identificada vai além da mera redação entre os documentos citados, à medida que a modelagem técnica-contratual do estudo estabelece preferência de atracação no Berço 402. Ora, se o próprio estudo afirma que a modelagem do VDC04 foi definida como área para apoio retroportuário às operações com navegações de longo curso e cabotagem com recebimento e entrega rodoviária e armazenagem em pátio e, por essa razão, sequer aborda no âmbito do EVTEA a capacidade de berço para o empreendimento, o tempo de uso, as taxas de ocupação e os impactos gerados pelas operações aquaviárias, incluindo, em especial, a Ponte de Acesso ao TMU, como é possível conferir uma preferência de atracação para um terminal em retroárea que sequer irá fazer operações aquaviárias? O contrato não está refletindo as atividades previstas no estudo, ou seja, o que não foi considerado no estudo não pode ser objeto contratual. A contradição entre os documentos que compõem o Edital (EVTEA e contrato) deve ser obrigatoriamente sanada, explicitando a premissa a ser adotada para o empreendimento em relação à realização de operações aquaviárias ou não. Além disso, a preferência da atracação deve ser eliminada sob qualquer hipótese mesmo que os estudos de engenharia sejam alterados para um modelo que contemple a operação aquaviária. Os elevados tempos de espera para atracação no Porto de Vila do Conde, e, em especial no Berço 402, que apresentou no ano de 2023 o tempo médio de 17,3 dias de espera para atracação dos navios, não suportam a aplicação de preferência em razão do alto índice de utilização do berço, que acarretará prejuízos imensos aos demais operadores do Porto.
VDC04	Minuta de Contrato	iii. ANTAQ: Agência Nacional de Transportes Aquaviários, autarquia especial, criada pela Lei nº 10.233, de 2001, e que figura como interveniente-anuente neste Contrato.	Teste teste
VDC04	Seção B - Engenharia	Seção B - Engenharia	Considerando que o EVTEA objeto da presente consulta pública não traz análise de impacto do novo arrendamento em relação às áreas operacionais preexistentes, especialmente em relação às áreas da NHB, assim como não avalia os impactos do tráfego de caminhões nas demais áreas operacionais do Porto de Vila do Conde. Em razão da omissão dos estudos da área VDC04 em relação ao impacto nas atividades existentes, a NHB elaborou uma avaliação preliminar de tráfego de caminhões na ponte de acesso e nos berços do TMU do Porto de Vila do Conde, encaminhada por email para ANTAQ. A necessidade de uma avaliação mais precisa do tráfego decorre da verificação de que a movimentação de caminhões já está próxima da saturação e com o acréscimo da movimentação de Manganês e Fertilizantes no VDC04, o tráfego deverá entrar em colapso, prejudicando as operações dos atuais arrendatários, sobretudo da NHB. Segundo o EVTEA da área VDC04, os navios destinados ao terminal terão atracação preferencial no Berço 402, com operação por meio de caminhões, passando pela ponte de acesso e pelos berços do TMU até alcançar o berço 402. Com essa preferência de atracação, o Terminal terá potencial de atrair um volume de carga muito superior à movimentação projetada no EVTEA de 660.000 t/ano, sendo inclusive superior a capacidade rodoviária do terminal que é de 1.935.360 t/ano, com projeção de 5.760 caminhões/mês e 69.120 caminhões/ano. Ademais, a destinação de um berço para atracação preferencial vai conferir a esse arrendamento um potencial de movimentação muito superior às suas capacidades, pois poderá receber carga diretamente de retroáreas fora do porto organizado. Diante desse cenário de crescente captura de cargas, a movimentação no berço 402 impactará substancialmente as vias internas do Porto de Vila do Conde, prejudicando ainda mais as operações da NHB e ampliando o risco de colapso operacional. De acordo com a teoria de tráfego aplicada no referido estudo, verificou-se que o fluxo superior a 1.200 caminhões por dia prejudica a operação dos berços, em outras palavras, ao atingir o volume horário superior a 50 caminhões por hora haverá lentidão no tráfego, resultando em atrasos nas operações de carga e descarga de todos os berços operados por caminhões. As simulações mostraram que a partir da atracação de 4 navios que dependem de movimentação rodoviária para recebimento ou embarque de cargas, o tráfego na ponte e na região dos berços se torna elevado, comprometendo a fluidez e segurança necessária e, conseqüentemente, aumentando os riscos operacionais. Com a movimentação de 1,935 milhões de toneladas de fertilizantes e manganês verifica-se que a operação simultânea de 4 navios ocorrerá por mais de 60 dias no ano. Ou seja, em aproximadamente 17% do tempo as operações provocarão impactos no tráfego com conseqüências para todos os arrendatários e operadores. Essa situação é agravada quando ocorrer a operação simultânea de 5 navios com movimentação de carga realizada de modo não mecanizado (caminhões). De acordo com as simulações, esse evento acontecerá por cerca de 20 dias ao longo do ano, fato que irá provocar o colapso do tráfego e levará a atrasos no fluxo de caminhões que implicam em prejuízos às operações dos navios. O segundo cenário buscou avaliar a movimentação no Berço 402 que leva ao colapso das operações por mais de 2.000 horas/ano, considerando uma prancha de 8.000 t/dia. Verificou-se que quando o arrendatário do VDC04 alcançar movimentação entre 2,35 e 2,45 Mtpa, o tempo estimado de saturação do tráfego será superior a 2.000 horas/ano, trazendo impactos severamente negativos nas operações dos demais operadores e arrendatários, o que levará ao colapso das operações. De acordo com esse cenário, as operações no Porto estarão em risco em aproximadamente 80 dias por ano, ou seja, em 23% do tempo. Esse colapso operacional, desencadeará, um efeito cascata, levando prejuízos não somente à NHB, com perda de eficiência e competitividade, mas também irá provocar perdas na arrecadação municipal e estadual. Diante de tais circunstâncias, em razão da inadmissível negligência verificada no EVTEA elaborado para o VDC04, a continuidade das operações realizadas pelos atuais arrendatários do porto está gravemente ameaçada, especialmente as operações da NHB que são de fundamental importância para o Estado do Pará. Solicita-se a suspensão do Leilão da área VDC04, que seja elaborado novo estudo considerando os impactos aos atuais arrendatários, que seja reconsiderada a preferência de atracação no berço 402 e que seja prevista a movimentação de grãos minerais por meio de correias transportadoras.
VDC04	Seção B - Engenharia	Seção B - Engenharia	O estudo de engenharia (item 2.2 da Seção B) menciona que haverá preferência de atracação ao titular da área VDC04, isto é, à empresa vencedora do Leilão. Ocorre que as preferências de atracação devem, por princípio, tutelar as cargas e suas cadeias logísticas, independentemente dos agentes que as movimentam. A preferências diretamente a agentes são uma exceção, e só se justificam quando há no contrato obrigação de investimentos vultosos em infraestrutura pública, como no caso da licitação do STS08A. A modelagem do estudo, portanto, afronta os princípios da isonomia e da imparcialidade, gerando assimetria concorrencial no Porto de Vila do Conde. Nesse cenário, é premente a necessidade de eliminação da preferência de atracação, especialmente quando direcionada ao agente econômico. No limite, caso seja mantida a preferência de atracação, ela deve ter por objeto o perfil ou o tipo de carga a ser tutelada, possibilitando que todos os agentes possam usufruí-la de maneira isonômica.

VDC04	Seção B - Engenharia	Seção B - Engenharia	<p>A Seção B do EVTEA elaborado pela SNPTA estabelece que o arrendatário da área VDC04 terá preferência de atracação no Berço 402, conforme segue: Os navios destinados ao VDC04 terão atracação preferencial no Berço 402, ou seja, tão logo o Berço 402 se torne vago, a atracação se dará ao navio destinado ao VDC04, independentemente de outros navios que tenham chegado primeiro na área de fundeio. Destaca-se que atracação preferencial não se confunde com berço dedicado ao terminal. Acontece que essa imposição de preferência desconsidera que o Berço 402 constitui importante ativo do Porto de Vila do Conde, intensivamente utilizado para movimentação não somente de granéis como também de carga geral. Vale destacar que atualmente o Berço 402 é um dos dois berços públicos, com capacidade de receber navios para movimentar cargas por agendamento no Porto de Vila do Conde. Outro aspecto relevante é o comprimento do Berço 202, com apenas 180 metros de comprimento, o que inviabiliza a operação de navios de granéis e carga geral. Além das limitações do Berço 202 e da indisponibilidade do Berço 302, o Instrumento Normativo de Regulamentação da Exploração do Porto de Vila do Conde estabelece que o TMU já tem 4 dos 8 berços existentes com preferência de atracação. Em suma, a Companhia Docas do Pará - CDP, que administra o Porto de Vila do Conde, conta atualmente com apenas 2 berços de atracação por agendamento para navios de grande porte (são os berços 301 e 402). Portanto, caso o Berço 402 se torne preferencial para granéis vinculados à licitação da área VDC04, o Porto ficará apenas com o Berço 301 para atracação por agendamento, encarecendo substancialmente e até inviabilizando a atracação de novas cargas em razão das filas de navios que se formarão para atracação no único berço restante. Ou seja, atribuição do Berço 402 como preferencial ao VDC04 acarretará perda de eficiência e competitividade para as áreas arrendadas preexistentes no porto. Diante dessa preocupante situação, a atual gestão da CDP, por meio do Ofício nº 334/2023/DIRPRE-CDP, solicitou à ANTAQ o sobrestamento e restituição do processo licitatório nº 50300.007947/2022-59 para que pudesse reavaliar com precisão os efeitos negativos que a preferência de atracação do VDC04 traria para a dinâmica de funcionamento dos demais arrendamentos de Vila do Conde, medida que ainda não foi concedida à CDP. Caso similar ocorreu em relação ao arrendamento simplificado da área SFS201 no Porto de São Francisco do Sul/SC, que trata de preferência de atracação vinculada a uma pequena retroárea. Em 16 de agosto de 2023, foi publicado o ACORDÃO nº 1699/2023-Plenário -TCU, que trata de denúncia, com pedido de medida cautelar, a respeito de possíveis irregularidades ocorridas na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), do então Ministério da Infraestrutura, no processo de elaboração da licitação do arrendamento simplificado destinado à movimentação e armazenagem de carga geral na área denominada SFS201, do Porto Organizado de São Francisco do Sul/SC. Pois, a modelagem proposta incorporava preferência de atracação para navios destinados a área SFS201, de pequena significância, neste caso o TCU concluiu pela distorção que isso causaria ao conceito básico de arrendamentos simplificados e a SNPTA desistiu de realizar o leilão. No presente caso, verifica-se o mesmo risco. A razão disso é o impacto negativo e assimétrico causado pela benesse da preferência de atracação incluída na área de pequena significância do VDC04, alterando a dinâmica do porto e afetando as operações dos arrendamentos preexistentes. Diante de tais fatos, verifica-se que o terminal VDC04 não se enquadra nas hipóteses previstas no art. 7º da Resolução ANTAQ 85/2022, restando injustificada a utilização do estudo no formato simplificado. Solicita-se a suspensão do Leilão da área VDC04, que seja elaborado novo estudo de viabilidade ordinário, que sejam avaliados os impactos aos atuais arrendatários, que seja reconsiderada a preferência de atracação no berço 402 e que esteja prevista a movimentação de granéis minerais da área de armazenagem ao berço utilizando correias transportadoras.</p>
VDC04	Minuta de Edital	1.1.6. Atividades: atividades portuárias a serem exploradas pela Arrendatária dentro da área indicada no Contrato e seus Anexos e na forma neles descrita.	Teste
VDC04	Minuta de Edital	2.1. A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura públicas localizadas no Porto de Vila do Conde, no Estado do Pará, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e na Minuta de	<p>Nos termos do artigo 14, inciso II, da Lei 12.815 de 2013 (Lei dos Portos), a celebração de contrato de arrendamento portuário será precedida de consulta ao poder público municipal no qual está estabelecida a área objeto de licitação. Nesse aspecto, o espírito da lei é proteger a municipalidade e dar voz ao município para que possa contribuir efetivamente nos estudos para modelagem de arrendamentos portuários e, eventualmente apresentar divergências a seu respeito, tendo em vista os recorrentes impactos que as operações portuárias acarretam na relação porto-cidade. Naturalmente, a finalidade do dispositivo legal em voga é conferir ao poder público municipal a possibilidade de contribuir, eventualmente divergir e apresentar soluções alternativas no tocante aos tópicos inseridos no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) naquilo que diz respeito aos possíveis impactos que serão acarretados ao município em razão das operações projetadas para a área objeto do arrendamento. Assim sendo, a própria lei indica que o EVTEA deve considerar os impactos da operação projetada para o arrendamento em discussão em face do respectivo município, bem como apontar as soluções e alternativas traçadas para a devida mitigação. Todavia, o EVTEA ora posto em consulta pública não traz nenhuma consideração quanto ao impacto das operações projetadas para o VDC04 no Município de Barcarena-PA, tampouco as possíveis medidas mitigadoras neste aspecto. O estudo sequer considera o impacto de caminhões nas vias urbanas fronteiriças ao porto, o que, de um lado, impede a municipalidade de responder à consulta prevista no artigo 14, inciso II, da Lei 12.815 de 2013 e, de outro, revela a total ausência de previsão dos impactos da operação na relação porto-cidade. Em momento algum foi estudado os impactos do novo empreendimento no município - o estudo sequer aborda esse obrigatório tema. E sim, os impactos no município deveriam ser medidos para além do discurso vazio e de impostos e empregos. O município de Barcarena sofreu graves consequências em 2019 com elevado volume de caminhões em decorrência da movimentação de minérios no Porto de Vila do Conde. Visando subsidiar os estudos necessários dentro do EVTEA e prévio à consulta obrigatória à Municipalidade, a Prefeitura elaborou um Projeto de Restauração e Conservação Viária na Zona Especial Portuária de Barcarena, enviado por email. O documento técnico elaborado pela Prefeitura, embausa de forma substancial, a necessidade de paralisação do processo em questão, devido não haver um estudo detalhado quanto aos impactos que essa operação causará as infraestruturas do município assim como os prejuízos sociais e ambientais. Atualmente Barcarena já padece de enormes dificuldades quanto as operações portuárias, com prejuízos financeiros consideráveis aos cofres públicos, quando da necessidade de tentar dirimir os impactos negativos que tais operações já causam ao município. Como consequência, a hipótese demanda a retificação do EVTEA a fim de que os impactos da operação projetada para o VDC04 na relação porto-cidade sejam efetivamente considerados e, então, seja consultado o poder público municipal a oportunidade acerca dos estudos formulados neste aspecto para que possa concretamente contribuir, nos termos do que estabelece o artigo 14, inciso II, da Lei dos Portos, sob pena de graves e irreversíveis prejuízos à municipalidade. Registra-se ainda que a avaliação de tráfego e seus impactos prevista no Apêndice 3 - Requisitos do Plano Básico de Implantação - PBI do Edital não supri a necessidade de uma avaliação prévia ao Leilão em que possam ser corrigidas premissas, verificados impactos e definidas medidas mitigadoras e compensatórias decorrentes dessa atividade, pois apenas com essa avaliação prévia será observada de fato a relação porto-cidade. Essa avaliação prevista no PBI do Edital, que é elaborado pelo próprio vencedor e tem todo interesse em implantar o empreendimento, minimizando custos, não tem a isenção necessária para avaliar a posteriori o real impacto para sociedade e município de Barcarena. E considerar a posteriori o estudo, retira do Município a possibilidade de se insurgir naquilo que impacta negativamente aos seus municípios e propor as devidas medidas mitigatórias, bem como fere a legalidade, posto que a previsão legal é clara quanto à manifestação prévia do município. Isto posto, clama o Município de Barcarena que o estudo seja refeito e efetivamente haja avaliação dos impactos positivos e negativos no município, sob pena nulidade de todo o processo licitatório destinado ao arrendamento da área portuária VDC04, no Porto de Vila do Conde.</p>

VDC04	Minuta de Contrato	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	<p>Cabe as Autoridades Portuária encaminhar documentos e informações para construção de licitações de arrendamentos ,aqui vamos primeiro corrigir equívocos o que foram feitos pela CDP , produzindo informações com inequívocas VIOLAÇÃO DO § 2º DO ART. 6º DO DECRETO 8.033/2013, que contaminaram a modelagem do VDC04 , a saber : i. Informou de forma equivocada que preferência de atracação tinham efeitos qualitativamente diferentes da prioridade de atracação sobre a dinâmica operacional do porto ii. Ausência de estudos de impactos de veículos gerados pela modelagem da EVTEA do VDC04, além do seu não cabimento como de pequena relevância com a inclusão da prioridade da área do berço 402 , portanto não cabe arrendamento simplificado iii. A captura de carga no mercado para o Terminal do VDC04 , não será feito com a capacidade de armazenagem da mercadoria recebida pelo berço 402 , mas sim pela antecipação da atracação do navio a ser destinado ao terminal do VDC04 , logo a capacidade dinâmica do terminal é a CAPACIDADE DE RECEPÇÃO E EXPEDIÇÃO RODOVIARIO 1.975.360 t/a. iv. O PDZ esta em processo de alteração ,o que viabilizara , a implantação do quadro de bois , equipamento gerador de nova capacidade de berço , tornando desnecessário a utilização da capacidade de berço 402 para este tipo de carga prevista no seu EVTEA . v. Desproporção entre os investimentos do arrendatário (R\$ 9 Bilhões), instalados e gerando 70% da arrecadação tarifária da CDP, que informam receberem impacto negativo nas suas operações pela modelagem do VDC04 contra os R\$ 13 milhões a serem implantados pelo vencedor do VDC 04. vi. Subavaliação de ativo publico , no caso do arrendamento do VDC04, há evidente discrepância entre o valor previsto a título de investimentos e o benefício atribuído ao ativo objeto de arrendamento que será dotado de berço preferencial , sendo a preferencia de atracação dos berços público brasileiro de valor agregado , segundo os precedentes leilões de arrendamentos portuários na ordem de R\$ 300milhoes a 350 milhões de investimento o projeto do arrendamento , para que o vencedor tenha direito a essa benesse da preferencia de atracação de berço ADENDO A RESPEITO QUE O/S DETALHAMENTOS DESTA CONTRIBUIÇÃO ENTÃO NO PROCESSO 50300.006993/2024-01. SEI 2210238 E 2210239</p>
VDC04	Minuta de Contrato	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	<p>A preferência de atracação indicada pelo estudo de engenharia (Seção B) não possui amparo contratual na minuta de contrato de arrendamento apresentada, tendo em vista que o item 2.2 da referida minuta cita que as condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto . Ou seja, segundo o contrato, a regra de atracação poderá ser alterada a qualquer tempo pela administração do porto. Solicita-se esclarecimento quanto à real validade da preferência de atracação a ser conferida ao VDC04 citada somente no âmbito dos estudos de viabilidade, que, à princípio, não se vinculam ao contrato.</p>
VDC04	Minuta de Contrato	2.2 As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto.	<p>Inicialmente, a cláusula 2.2 da versão anterior detalhava claramente a concessão de atracação preferencial no Berço 402 para os navios dedicados ao VDC04, assegurando uma operacionalidade mais ágil e eficiente. A alteração dessa cláusula para uma versão que apenas mencione que "as condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto", sem menção à preferência, coloca em risco a viabilidade do projeto. É importante ressaltar que o objetivo primário do Edital era aprimorar a qualidade das operações de fertilizantes no Porto de Vila do Conde, oferecendo alternativas à complexa operação de descarga direta. Sem a garantia de atracação preferencial no Berço 402, a competição se torna desigual, favorecendo operações menos eficientes e potencialmente mais custosas, o que vai contra o propósito inicial do projeto. Ademais, a ausência dessa preferência pode dificultar significativamente a concretização da demanda prevista para o Terminal, afetando diretamente o resultado econômico do arrendatário. A questão da falta de customização e a inadequação do modelo simplificado de análise, que não contemplou um estudo de valuation para este caso específico, merece atenção. O uso de referências de receita baseadas em outros terminais que operam com fertilizantes, sem considerar as particularidades do Terminal VDC04, é um equívoco. O valor estimado de R\$ 60 por tonelada está desproporcionalmente acima do praticável na região, evidenciando uma falta de alinhamento com a realidade operacional e econômica do Porto de Vila do Conde. Dessa forma, urge a necessidade de revisão da Minuta de Contrato para que inclua explicitamente a preferência de atracação no Berço 402. A regulação deste aspecto crucial através de Portaria, conforme redação proposta na presente AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 01/2024-ANTAQ, não oferece a segurança necessária aos participantes do certame, visto que tais portarias estão sujeitas a alterações constantes, trazendo insegurança e imprevisibilidade ao projeto.</p>