

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS
PORTUÁRIOS DA ANTAQ
Respostas às contribuições da área IQI16

O PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ - CPLA, no uso das atribuições conferidas pela Resolução ANTAQ nº 94, de 21 de fevereiro de 2023, na legislação de regência e considerando o que consta do Processo nº 50300.018889/2024-51, divulga as respostas às contribuições do Audiência Pública nº 17/2024-ANTAQ - IQI16 recebidas no período de 04/11/2024 a 02/01/2025.

Documento	Item do documento	Contribuição	Resposta
-----------	-------------------------	--------------	----------

Seção C - Engenharia	EVTEA Seção C - Engenharia	Contribuição à Audiência Pública nº 17/2024 – Arrendamento IQI16 no Porto do Itaqui Prezados, Com relação ao arrendamento IQI16 no Porto do Itaqui, apresento as seguintes considerações e sugestões para aprimorar a eficiência operacional, reduzir impactos ambientais e alinhar o projeto com políticas modernas de descarbonização: 1. Prioridade de Berço para o Arrendamento IQI16: É essencial priorizar um berço específico para atender ao arrendamento IQI16, garantindo maior previsibilidade e eficiência operacional. 2. Solução de Engenharia para Mecanização: Sugere-se a realização de estudos para implementar um sistema mecanizado de desembarque, conectando diretamente o berço à área de armazenagem através de correias transportadoras ou sistemas equivalentes. 3. Verificação de Prioridade de Atracação e Instalação de Equipamentos Modernos: Estabelecer o berço 102 como prioritário para este arrendamento, incluindo a instalação de sistema de descarregamento de navios sobre trilhos e correia transportadora. Contemplar contrato de direito de passagem para instalar sistemas sobre trilhos, correias transportadoras, para viabilizar a movimentação de cargas de maneira sustentável e eficiente. 4. Impactos Negativos do Transporte por Caminhões: O transporte interno por caminhões gera impactos ambientais e sociais significativos, incluindo emissões atmosféricas, poluição sonora, aumento do risco de acidentes (atropelamentos, vazamentos de combustíveis), entre outros. Alternativas mecanizadas reduziram substancialmente esses impactos. 5. Aumento da Prancha Mínima de Operação: Recomendamos que a prancha mínima exigida seja superior a 300 ton/h, com a instalação de um sistema mecanizado que possibilite atingir uma prancha acima de 600 ton/h, garantindo maior eficiência operacional. 6. Alinhamento com Políticas de Descarbonização: A movimentação interna por caminhões contraria as políticas de descarbonização das operações portuárias. A substituição por sistemas mecanizados reforça o compromisso com práticas sustentáveis e redução de emissões de carbono. 7. Descarregador de navios enclausurado A operação de descarregamento de fertilizantes pro sistema de caçamba (grab) gera derramamento da carga e emissão de particulados (poeira). Deve ser implantado sistema de descarregador de navios enclausurado. Essas medidas trarão benefícios significativos, tanto operacionais quanto ambientais, alinhando o arrendamento IQI16 às melhores práticas globais de eficiência e sustentabilidade. Atenciosamente, Leonardo Lemgruber	Agradecemos a contribuição. Seguem os esclarecimentos pertinentes: 1. Não foi considerada a priorização de berço para o IQI16, seguindo uma diretriz estabelecida pela Autoridade Portuária, de quem é a prerrogativa de estabelecer o regramento da utilização da estrutura de atracação que gere.* 2. A solução de desembarque mecanizado não foi considerada em virtude das restrições existentes atualmente no Porto do Itaqui, a saber: já há esteiras instaladas nos berços 100 e 101, existe a necessidade de vão livre no berço 99 para privilegiar a eficiência operacional dos embarques de celulose, carga prioritária do referido berço, e, ainda, há uma estratégia de posicionamento da Autoridade Portuária para atendimento de cargas especiais nos berços 102 e 103, o que também demanda vão livre. 3. No item 1 da presente resposta são apresentados os motivos pelos quais não foi considerada a priorização de berço para a área do IQI16.* 4. De fato, o impacto do emprego de um carrossel de caminhões é significativo sobre as operações e sobre o meio ambiente se comparado a um sistema mecanizado, no entanto, essa foi a solução possível considerando as restrições mencionadas no item 2 da presente resposta. 5. A prancha mínima foi estabelecida tendo em vista do regramento atual da Autoridade Portuária para um sistema não mecanizado. De forma complementar, menciona-se que nesse mesmo regramento a prancha mínima para o sistema mecanizado é de 377 t/h, de acordo com as condições operacionais atuais do berço 101. 6. Os argumentos para a adoção do sistema operacional de descarga por meio de carrossel de caminhões constam no item 2 e no item 4 da presente resposta. 7. Os argumentos para a adoção do sistema operacional de descarga por meio de carrossel de caminhões constam no item 2 e no item 4 da presente resposta.* OBSERVAÇÃO: A Diretoria Colegiada da ANTAQ determinou em seu Acórdão nº 298-2025-ANTAQ a inclusão de cláusula estabelecendo prioridade de atracação para a movimentação de carga do arrendamento IQI 16.
-----------------------------	-----------------------------------	---	---

Seção F - Financeiro	- EVTEA Seção F - Financeiro	Revisão de Valores dos Equipamentos: Os valores apresentados para os equipamentos portuários, como MHC e moegas, estão muito abaixo da média de mercado e necessitam de revisão para evitar subestimações que possam comprometer a viabilidade e a qualidade dos equipamentos adquiridos.	Agradecemos a contribuição. Os valores serão reavaliados e, caso necessário, serão ajustados.
Seção E - Ambiental	- EVTEA Seção E - Ambiental	Contribuição à Audiência Pública nº 17/2024 – Arrendamento IQI16 no Porto do Itaquí Prezados, Com relação ao arrendamento IQI16 no Porto do Itaquí, apresento as seguintes considerações e sugestões para aprimorar a eficiência operacional, reduzir impactos ambientais e alinhar o projeto com políticas modernas de descarbonização: Sugere-se a realização de estudos para implementar um sistema mecanizado de desembarque, conectando diretamente o berço à área de armazenagem através de correias transportadoras. Descarregador de navios enclausurado: A operação de descarregamento de fertilizantes pro sistema de caçamba (grab) gera derramamento da carga e emissão de particulados (poeira). Deve ser implantado sistema de descarregador de navios enclausurado. Impactos negativos do transporte interno por caminhões: O transporte dentro do porto por caminhões (do cais até o armazém) gera impactos ambientais e sociais significativos, incluindo emissões atmosféricas, poluição sonora, aumento do risco de acidentes (atropelamentos, vazamentos de combustíveis), entre outros. Alternativas mecanizadas reduziram substancialmente esses impactos. Alinhamento com políticas de descarbonização: A movimentação interna por caminhões contraria as políticas de descarbonização das operações portuárias. A substituição por sistemas mecanizados reforça o compromisso com práticas sustentáveis e redução de emissões de carbono. Essas medidas trarão benefícios significativos, tanto operacionais quanto ambientais, alinhando o arrendamento IQI16 às melhores práticas globais de eficiência e sustentabilidade. Atenciosamente, Leonardo Lemgruber	Agradecemos a contribuição. Tendo em vista as condições atuais do Porto do Itaquí, não foi vislumbrado outro arranjo operacional viável para a área do IQI16 que não o carrossel de caminhões para o desembarque da carga, levando em consideração que já há esteiras instaladas nos berços 100 e 101, além da necessidade de vão livre no berço 99 para privilegiar a eficiência operacional dos embarques de celulose, carga prioritária do referido berço, e, ainda, considerando a estratégia de posicionamento da Autoridade Portuária para atendimento de cargas especiais nos berços 102 e 103, o que também demanda vão livre. Informa-se que a operação portuária de desembarque e de transporte do produto a partir do trecho de cais até a área IQI16, conforme descrito na Seção D – Operacional, foi definido com base nas premissas mencionadas anteriormente.
Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA Seção B - Estudo de Mercado	Conforme parâmetros expostos na página 19 da seção B, estudo de mercado, foi considerado com giro de estoque de 17 vezes por ano, com base na média histórica registrada pelo terminal da COPI, entre os anos de 2022 e 2023, que conta com preferência de atracação no berço 101 através de um sistema mecanizado. Dessa forma, gostaríamos de entender se o projeto do IQI 16 contará com algum tipo de preferência de atracação nos berços?	Agradecemos a contribuição. Não foi considerada a priorização de berço para o IQI16, seguindo uma diretriz estabelecida pela Autoridade Portuária, de quem é a prerrogativa de estabelecer o regramento da utilização da estrutura de atracação que gere, nos termos do Regulamento de Exploração do Porto - REP.* * OBSERVAÇÃO: A Diretoria Colegiada da ANTAQ determinou em seu Acórdão nº 298-2025-ANTAQ a inclusão de cláusula estabelecendo prioridade de atracação para a movimentação de carga do arrendamento IQI 16.

Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA Seção B - Estudo de Mercado	Solicitamos esclarecimentos para os dados divulgados pelas tabelas 4 e 5 das páginas 19 e 20, respectivamente, em que informam que o share de participação dos terminais de armazenagem do Porto do Itaqui é de 40%, estes dados não batem com as informações descritas no texto, de que a descarga mecanizada corresponde a 50% da movimentação do Porto, nem mesmo com os dados da tabela 6 da pág. 20.	Agradecemos a contribuição. Seguem os esclarecimentos necessários para a compreensão da modelagem empregada na análise do market share do IQI16: i. Definiu-se, para cálculo do capacity share do IQI16, a premissa de que a participação da descarga direta será de 50% da demanda macro projetada para o Complexo Portuário do Itaqui. ii. Foi considerado um ramp up para o IQI16 para um horizonte de 5 anos, até que fosse atingido o percentual de 25% (market share = capacity share). Observa-se que, caso esse ramp up não fosse estabelecido, a capacidade dinâmica do IQI16 seria atingida já em seu primeiro ano operacional, o que não é factível, considerando a dinâmica comercial do negócio. ii. Na medida em que o IQI16 entra em operação e aumenta seu market share, de acordo com o ramp up estabelecido, observa-se que a descarga direta perde participação até que atinja 50% do volume de demanda macro projetado para o Complexo Portuário. iii. No momento em que ambos os terminais arrendados alcançam sua capacidade dinâmica máxima, tendo em vista o número de giros considerado, é esperado que o percentual de descarga direta volte a aumentar, tendo em vista que a projeção de demanda macro apresenta tendência de crescimento. Considerando os esclarecimentos apresentados, informamos que o texto e as tabelas apontadas serão revisados para melhor compreensão do racional da modelagem.
Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA Seção B - Estudo de Mercado	Solicitamos esclarecimento do trecho da página 19 em que é informado que: "O percentual de descarga direta considerada para o complexo é de 50%, de acordo com a necessidade de movimentar 50% dos volumes desembarcados a partir dos terminais do Porto quando gozado o direito de preferência. Esse percentual corresponde ao volume que desembarca no Porto e se destina à armazenagem fora da poligonal". Quais os parâmetros que foram utilizados para se chegar à estimativa de 50% de utilização da descarga direta?	Agradecemos a contribuição. Atualmente, a proporção entre descarga direta e o percentual do volume de fertilizantes armazenado no terminal arrendado é da ordem de 60%/40%. Tendo em vista que, com a instalação de um novo player, aumentará a concorrência pela internalização dos fluxos de fertilizantes que atualmente são destinados a armazéns externos à área do Porto Organizado, partiu-se da premissa de que o atual regramento, que define que pelo menos 50% da movimentação de fertilizantes realizada no berço 101 deve ser armazenada no terminal arrendado, seja estendido, gradualmente, aos demais berços em que há a movimentação de fertilizantes no Porto do Itaqui.
Seção D - Operacional	EVTEA Seção D - Operacional	Gostaríamos de esclarecimento quanto ao custo social de mão de obra de 88,28% utilizados na modelagem que são divergentes dos custos sociais dos IQIs de combustíveis (IQI's 03, 11, 12 e 13) onde foram utilizados o percentual de 103,25%.	Agradecemos a contribuição. O custo social de mão de obra é a média dos encargos sociais incidentes sobre os diferentes cargos que compõem o cálculo do custo fixo com mão de obra. A diferença entre os custos sociais considerados no EVTEA da área IQI16, comparados aos mesmos custos considerados nos EVTEA das áreas IQI03, 11, 12 e 13, ocorrem porque foram pesquisadas fontes distintas para definição dos custos fixos com mão de

			obra. Destaca-se que para os cargos cujos salários foram pesquisados no SICRO/MA no EVTEA da área IQI16 foram considerados os custos sociais desonerados, o que reduz o percentual médio dos custos sociais aplicado na modelagem. Os valores serão reavaliados e, caso necessário, serão ajustados na próxima versão do EVTEA.
Seção D - Operacional	EVTEA Seção D - Operacional	Na mão de obra alguns salários apresentam valores discrepantes aos que foram apresentados nos IQIs de combustíveis, como exemplo diretor geral que foi considerado um valor de R\$ 21.145 e nos IQIs de combustíveis (IQI's 03, 11, 12 e 13) foi R\$ 30.125.	Agradecemos a contribuição. Os valores mencionados são diferentes porque são oriundos de fontes distintas, uma vez que o EVTEA da área IQI16 considerou apenas custos inerentes ao cargo de Diretor Geral, observando os valores apresentados na Tabela de Consultoria do DNIT (data-base de janeiro/2024). Os valores serão reavaliados e, caso necessário, serão ajustados na próxima versão do EVTEA.
Minuta de Edital - IQI16	4.1. Compete à CPLA prestar esclarecimentos sobre o Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento, de ofício ou a requerimento dos interessados, tendo tais esclarecimentos, devidamente lavrados em ata, conforme item 4.3, caráter vinculante para fins de inte	O estudo concorrencial não está presente no processo, o que desde já levanta uma preocupação com a condução. O TCU e a ANTAQ já têm uma rotina para este tipo de processo estabelecido a partir dos processos de Santos que exige Estudo concorrencial. Solicitamos esclarecimento para a não realização de um estudo concorrencial na licitação do IQI 16.	Agradecemos a contribuição. A partir da análise de mercado constante do EVTEA, assim como no Ato Justificatório, não foi observado a existência de ambiente concorrencial imperfeito no contexto do mercado relevante do IQI16, motivo pelo qual, inclusive, não foi previsto preço-teto para o projeto. Isso equivale dizer que, para o IQI16, o próprio ambiente competitivo é capaz de garantir a modicidade tarifária do projeto. Adicionalmente, este tema passou por apreciação da Secretaria de Acompanhamento Econômico, instrumentalizado no expediente constante no Parecer SEI nº 4737/2024/MF, o qual não identifica óbice a continuidade do certame. Além disso, cumpre destacar que a ANTAQ possui os meios legais e instrumentais para acompanhar, fiscalizar e reprimir eventuais condutas anticoncorrenciais.
Seção B - Estudo de Mercado	EVTEA Seção B - Estudo de Mercado	Foi elaborado algum estudo para o dimensionamento dos berços e fluxo de caminhões adicional dentro do Porto? Pois, segundo o EVTEA, com a descarga direta, teremos 40 mil caminhões a mais trafegando pelos berços, por essa razão acreditamos ser necessária a inclusão de um estudo de dimensionamento para averiguação dos impactos nos berços com o aumento do fluxo de caminhões.	Agradecemos a contribuição. Inicialmente, é importante mencionar que a descarga direta já é uma modalidade presente na movimentação de fertilizantes no Porto do Itaqui, uma vez que o atual armazém destinado a fertilizantes existente dentro do Porto Público não consegue atender toda a demanda desse tipo de carga. Assim, qualquer crescimento na projeção de demanda de fertilizantes ensejaria o emprego de uma frota maior de caminhões. No âmbito do EVTEA da área IQI16, as análises realizadas levaram em consideração o fluxo de caminhões que farão o transporte entre o local de armazenagem da área e o local onde ocorre o desembarque de fertilizantes; as análises tinham como objetivo dimensionar a quantidade de caminhões a serem empregados na operação, tendo em vista os tempos operacionais de recebimento da carga no costado do navio, o deslocamento para a área IQI16, o descarregamento da carga no armazém e o retorno para a área de acostagem com o intuito de

			dimensionar áreas de acomodação dos veículos em caso de paralização das operações. Esse dimensionamento alcançou a necessidade de 10 viagens horárias, tendo em vista a prancha mínima de 300 t/h e a capacidade de 30 t do caminhão tipo consideradas na análise. Para acomodação desse fluxo de caminhões, foram previstas áreas de estacionamento dos veículos na área interna do terminal, a fim de evitar transtornos na dinâmica operacional no cais em caso de paralização das operações. Além disso, a disposição das portarias de entrada e de saída dos caminhões do carrossel, assim como dos caminhões destinados à expedição da carga, foram dispostas no projeto conceitual tendo em vista o menor número de transposição de via comum possível. Não havendo um novo terminal de fertilizantes dentro do Porto Organizado, o ciclo de caminhões seria maior devido a distância entre a área de desembarque e a área de armazenagem localizada fora da área do Porto, o que demandaria o emprego de um número maior de caminhões. A criação de um novo terminal na área do Porto Organizado deverá impactar positivamente a dinâmica das operações, uma vez que reduzirá o número de caminhões que acessarão a área primária, possibilitando uma menor distância entre a área de armazenagem e a área de desembarque de fertilizantes.
Seção C - Engenharia	- EVTEA Seção C - Engenharia	Qual o embasamento (referência SICRO/SINAPI) e/ou projeto básico para os custos do CAPEX (novo armazém de 70kt, demolição de silos e aquisição de equipamentos, incluindo um MHC) previstos no projeto no valor total de aprox. R\$ 41,1 mi?	Agradecemos a contribuição. Os itens estipulados para o CAPEX foram atribuídos com base na composição de diferentes referências tais como SICRO, SINAPI, CUB, SICPort e EVTEA previamente realizados. A etapa de planejamento em que o EVTEA está inserido não compreende a elaboração de projeto básico para realizar a estimativa dos custos com CAPEX, sendo, portanto, utilizado como base o dimensionamento do projeto conceitual a partir do qual são levantados os custos de investimento com base em sistemas de custos referencias ou estudos pretéritos. Informa-se que os valores referentes à demolição das estruturas existentes, construção de novo armazém e equipamentos estão sendo revisados e, caso necessário, serão ajustados.
Seção C - Engenharia	- EVTEA Seção C - Engenharia	Solicitamos a inclusão do cálculo para o carrossel de caminhões que será atribuído ao Porto do Itaquí para a descarga direta. A tabela 3 da página 20 apenas inclui o cálculo da capacidade de expedição rodoviária (saída do armazém para fora da poligonal do porto), sem ao menos considerar os caminhões que fazem o transporte do navio até o armazém. Segundo os dados do EVTEA, cerca de 85% dos fertilizantes serão desembarcados por caminhões (15% para o armazém IQ16 e 70% através da descarga direta em	Agradecemos a contribuição. Conforme indicado na Tabela 6 da Seção B – Estudo de Mercado, 15% do market share de fertilizantes do Complexo Portuário do Itaquí é previsto para o arrendamento IQ16, ao passo que outros 15% são destinados à COPI e 70% vinculado à descarga direta ao final do horizonte de planejamento, essas proporções oscilam ao longo do horizonte de planejamento, tendo em vista a projeção da demanda macro, bem como o atingimento da capacidade dos armazém arrendados. O montante

		caminhões que sairão da poligonal do porto), é necessário o esclarecimento do impacto desse grande nível de caminhões para as operações aquaviárias do Porto do Itaqui.	de caminhões atrelados ao fluxo de 70% de descarga direta não pertence ao escopo do EVTEA da área IQI16, pois não diz respeito à movimentação atrelada à área de estudo, e sim ao macro mercado característico do Complexo Portuário do Itaqui. Portanto, tendo em vista que a modelagem visa estimar a capacidade do terminal, a ênfase dada ao estudo de capacidade vincula-se ao terminal objeto do EVTEA. A demanda por caminhões tendo em vista a prancha mínima de descarga adotada no estudo de 300 t/h será de 10 veículos por hora com capacidade de 30 t cada para atender o desembarque sem paralisar a operação. Não havendo um novo terminal de fertilizantes dentro da área do Porto Organizado, essa carga seria integralmente destinada à armazenagem localizada no entorno do porto, cuja distância é superior ao percurso que será realizado pelos caminhões com destino ao IQI16, o que geraria a necessidade de um maior número de caminhões. Não se pode afirmar que a existência do IQI16 aumentará o fluxo de veículos na área primária do Porto do Itaqui, pelo contrário, a existência de uma nova estrutura de armazenagem deve impactar positivamente, reduzindo a quantidade de caminhões na área primária.
Minuta de Edital - IQI16	4.1. Compete à CPLA prestar esclarecimentos sobre o Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento, de ofício ou a requerimento dos interessados, tendo tais esclarecimentos, devidamente lavrados em ata, conforme item 4.3, caráter vinculante para fins de inte	Sugerimos adotar processo de digitalização para entrega dos pacotes requeridos pelo edital, visando aprimorar os mecanismos de habilitação, reduzindo a quantidade de papel necessários em vias impressas.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o tema já foi objeto de apreciação por esta CPLA e que a B3 já contratou sistema para recebimento de todos os volumes dos editais. Em breve o recebimento digital estará devidamente implantado e operante.
Minuta de Contrato - IQI16	14 Revisão Extraordinária para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	PARECER SEI Nº 4737/2024/MF da Secretaria de Reformas Econômicas enviado por e-mail diante da impossibilidade de encaminhamento do seu inteiro teor por este modo de contribuição disponibilizado.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o Parecer em epígrafe, da Secretaria de Acompanhamento Econômico, foi juntado aos autos do processo sob o nº SEI 2443991, o qual registrou que "sob as perspectivas da concorrência e da onerosidade regulatória, não foram identificados impedimentos ao prosseguimento da proposta, concluindo-se pela conformidade dos documentos apresentados (Edital e Contrato)."

Brasília, 23 de maio de 2025

YGOR DI PAULA J.S. DA COSTA

Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários