

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA
COMISSÃO DE LICITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS – CLAP/APPARespostas às Contribuições – Área PAR09

O PRESIDENTE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS DA APPA – CLAP/APPA, no uso das atribuições conferidas pela Portaria nº 089/2022-Appa, de 20 de abril de 2022, publicada no Diário Oficial do Estado em 03 de maio de 2022, edição nº 11167, pela legislação de regência e considerando o que consta no Processo nº 18.273.739-9, divulga as respostas às contribuições recebidas na Consulta Pública nº 001/2022-APPA, ao total de 51 (cinquenta e uma) contribuições.

Nº	Documento de Referência	Item	Contribuição	Sugestão - Resposta CLAP/APPA
01	Minuta de Contrato	ii. Providenciar o alfandeamento do Arrendamento junto à Autoridade Aduaneira, quando cabível;	As áreas do arrendamento do PAR09 deverão ser alfandegadas? Quais? No caso do píer em F, o alfandeamento será assumido pela Autoridade Portuária? A Arrendatária terá alguma obrigação a respeito do alfandeamento do píer em F, seja berço interno ou externo? Caso seja necessário novo alfandeamento, a partir de quando este será exigido?	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que as questões relacionadas ao alfandeamento do terminal são de competência da Autoridade Aduaneira. Nesse sentido, conforme a Subcláusula 7.1.1, inciso ii, da minuta de contrato, é obrigação da arrendatária providenciar, quando cabível, o alfandeamento do arrendamento junto à Autoridade Aduaneira.
02	Minuta de Contrato	7.1.2.1.1 Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, somente serão contabilizadas as movimentações de Granéis Sólidos Vegetais realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em	Para aferição das quantidades para cumprimento da MME: 1. Serão contabilizadas movimentações de embarque e desembarque de granéis sólidos de origem vegetal? 2. Para serem contabilizadas, as cargas devem ser armazenadas na área do arrendamento, ou apenas o carregamento/descarga será suficiente? 3. Caso seja necessário o armazenamento, há prazo mínimo para que seja contabilizado?	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que, de acordo com as Subcláusulas 7.1.2.1 e 7.1.2.1.1 da minuta de contrato, a arrendatária deverá atender os quantitativos mínimos de MME anual relativos a granéis sólidos vegetais. Dessa forma, para a verificação da MME, serão contabilizadas as movimentações realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		operações que utilizem o Arrendamento		
03	Minuta de Contrato	7.1.2.1.1 Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, somente serão contabilizadas as movimentações de Granéis Sólidos Vegetais realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento	Para cálculo da multa caso não seja atingida a MME prevista no contrato, qual tarifa será aplicada sobre a quantidade não movimentada?	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que se aplicam os critérios constantes nas Subcláusulas 9.2.3.1 e seguintes da minuta de Contrato, caso a Movimentação Efetivamente Contabilizada seja inferior aos quantitativos anuais estabelecidos de Movimentação Mínima Exigida – MME.
04	Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	O titular do arrendamento PAR09 deverá realizar investimentos relacionados à recepção ferroviária e rodoviária do terminal, indicados na cláusula 7.1.2.3 da minuta do contrato, para viabilizar o alcance dos parâmetros operacionais projetados. Considerando a proximidade física do terminal PAR09 em relação aos demais terminais de Paranaguá - em operação, implantação ou ainda em fase de projeto - é possível que parte dos investimentos relacionados à recepção terrestre do terminal impacte outros projetos. Assim, é preciso que o empreendimento PAR09, ainda em fase de consulta pública, seja adaptado de forma a se adequar de forma plena a projetos pré-existentes, especialmente no que diz respeito aos fluxos ferroviários e rodoviários na região (como os terminais em operação ou em fase de implantação, com projetos já aprovados pela APPA, como é o caso do PAR01). Nessa linha, o contrato de arrendamento do PAR09 deve atribuir ao seu titular a obrigação de implantação da sua infraestrutura de forma compatível e harmonizada com o conjunto de projetos e instalações portuárias pré-existentes, com a consequente revisão dos valores de investimentos projetados para o PAR09. SUGESTÃO DE ENCAMINHAMENTO DA QUESTÃO: Previsão de obrigação contratual da arrendatária relativa à solução para a compatibilização com projetos existentes e aprovados no Porto de Paranaguá: 7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo, de forma compatível com os demais terminais pré-existentes, responsabilizando-se pela adoção de todas medidas mitigadoras necessárias para não impactar os projetos: [...]	Agradecemos a contribuição. Informamos que não foram identificados projetos pré-existentes no porto que ofereçam à futura arrendatária riscos diretos suficientemente relevantes para que sejam alocados ao poder concedente. Dessa forma, permanece a regra padrão nos contratos de arrendamento, segundo a qual os riscos relacionados às construções são de responsabilidade da arrendatária. Destaca-se que, nos termos da Cláusula 13.1.1 da minuta do Contrato, a arrendatária é responsável por riscos de projeto, engenharia e construção.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

05	Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	A Cláusula 7.1.2.3 da Minuta do Contrato prevê investimento por parte da arrendatária constante de: ii) Na área comum do Porto: Construção do Píer F (fase 1) contemplando subestação e dois berços de atracação para atender navios de até 140 mil TPB; Aquisição de equipamentos para carregamento de navios (berço externo), com capacidade nominal total de 4.000 t/h, com dimensões para atender embarcação de projeto tipo Panamax de pelo menos 140 mil TPB; e Estruturação da área de apoio logístico do Porto Na Seção C - Engenharia há previsão: II. Investimentos área comum ao Porto Ø Construção do Píer F (fase 1) contemplando subestação e dois berços de atracação para atender navios de até 140 mil TPB; Ø Aquisição de equipamentos para carregamento de navios (berço externo), com capacidade nominal total de 4.000 t/h, com dimensões para atender embarcação de projeto tipo Panamax de pelo menos 140 mil TPB; e Ø Estruturação da área de apoio logístico do Porto. Ocorre que na Seção E Financeiro somente existe previsão de valor para a construção do Píer, ou seja, realização de obras civis e não existe valor previsto para aquisição de equipamentos. Pergunta: o valor descrito na seção financeira para os custos do Píer engloba o valor da aquisição dos equipamentos ou estes custos serão outros e não estão previstos realmente nos documentos da Consulta Pública?	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o valor descrito na Seção E - Financeira do estudo engloba a aquisição de equipamentos e todas as obrigações previstas de investimentos mínimos atribuídos ao futuro arrendatário do PAR09.
06	Minuta de Contrato	7.1.2.3 Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:	A Cláusula 7.1.2.3 da Minuta do Contrato prevê investimento por parte da arrendatária na área comum do Porto (construção do Pier F -fase 1 e aquisição de equipamentos par aparelhar esse Píer. Na cláusula 15.1.4 há previsão de que os bens decorrentes de investimentos na área comum do porto, nos termos da Cláusula 7.1.2.3 ii não integram os bens do arrendamento e serão de propriedade da APPA. Por outro lado, na Seção C - Engenharia registra-se que o berço externo em questão será de uso prioritário do futuro arrendatário PAR09, e a estrutura do pier será do Porto Organizado, a ser gerida e mantida pela APPA. Pergunta: Sendo o arrendatário o responsável pelo investimento, não tendo o uso exclusivo do Píer, haverá alguma contrapartida para o arrendatário como isenção ou redução tarifária?	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a modelagem do arrendamento PAR09 já contempla todos os elementos inerentes ao futuro terminal, principalmente a análise econômica financeira, e que atesta a viabilidade do projeto com os investimentos previstos, devidamente amortizados dentro do prazo contratual. Ressaltamos que o fluxo de caixa do projeto já prevê os valores de outorga (valores fixos e variáveis) capazes de amortizar os valores de investimentos previstos (Capex), isto por si só, além de constatar a sua viabilidade econômico-financeira com o VPL positivo, já considera nos valores mensais pagos à Autoridade Portuária de forma reduzida justamente para amortizar os investimentos realizados. Ademais, destacamos que a ANTAQ promoveu a análise dos estudos, e por meio do Acórdão nº 85/2022, concluiu como aderente às premissas adotadas na Resolução nº 3.220/2014 e acórdãos do TCU.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

07	Minuta de Contrato	ii) Na área comum do Porto: Construção do Pier F (fase 1) contemplando subestação e dois berços de atracação para atender navios de até 140 mil TPB; Aquisição de equipamentos para carregamento de navios (berço externo), com capacidade nominal total de 4.0	Verifica-se na documentação relativa ao processo a existência da previsão de uma área de apoio logístico, com 11.500 m ² , conforme consta do documento Seção C - Engenharia item 2.4. Outros Investimentos às fls. 10 e segs., demonstrando imagem ilustrativa e layout conceitual, cabendo ao futuro arrendatário arcar com os custos dos investimentos durante o 1º ao 3º ano contratual, devolvendo em seguida a área para a Administração do Porto de Paranaguá. Nota-se ainda que a despeito da área não estar incluída dentro do perímetro objeto do arrendamento, há previsão no CAPEX do arrendamento para investimentos de R\$ 2.197.129,38 na referida área de apoio durante a Fase 1 dos investimentos, que deverá ocorrer entre o 1º e o 3º ano contratual, conforme consta do documento Seção E - Financeiro no quadro à fl. 6 em que apresenta relação dos ativos novos (Fase 1), bem como detalhados no quadro de investimentos constantes no parágrafo 6.51, Tabela 2, item 4.3 da NOTA TÉCNICA Nº 55/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. A obrigação de investimento, pelo futuro arrendatário, na área de apoio logístico constará da obrigação contratual, conforme previsto no item 7.1.2.3., alínea ii da Minuta de Contrato de Arrendamento. A presente contribuição tem por finalidade demonstrar que a área indicada nos documentos da Consulta Pública 01/2022 - APPA para a destinação de área de apoio logístico não pode ser considerada no certame da área PAR09, posto que de longa data é objeto das seguintes ações judiciais de usucapião, todas apensadas judicialmente: Ação de Usucapião nº 0015937-45.2014.8.16.0129 movida pela Cattalini Terminais Marítimos S.A.; ? Ação de Usucapião nº 0016037-97.2014.8.16.0129 movida pela Sul Trading Ltda.; Ação de Usucapião nº 0016061-28.2014.8.16.0129 movida pela Cattalini Terminais Marítimos S.A.; e, Ação de Reintegração de Posse nº 0003880-58.2015.8.16.0129 movida pela APPA e Estado do Paraná. É de se destacar que a Cattalini adquiriu os direitos possessórios dos antigos ocupantes, que totalizavam 31 terrenos, sub-rogando-se nos mesmos direitos que já eram exercidos, mansa e pacificamente por aqueles, há mais de 15 anos na época da propositura das ações, quando a Cattalini investiu mais de R\$ 13 milhões na aquisição dos terrenos e demolição das residências para dar início ao desenvolvimento de um novo parque de tancagem da empresa. Além disto, por ocasião da Consulta Pública das Poligonais de Paranaguá e Antonina, a Cattalini deu conhecimento da	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a área de apoio logístico em questão não fará parte do arrendamento PAR09. A referida área, inserida na Poligonal do Porto de Paranaguá, será utilizada para a realização de investimentos da futura arrendatária em área comum do porto, fora da área arrendada, possibilidade essa expressamente prevista nos termos do art. 42-A do Decreto nº 8.033/13. No que diz respeito à sua destinação, a área de apoio logístico terá caráter público e será disponibilizada para uso compartilhado entre os usuários Porto de Paranaguá que realizem operação junto ao Corredor Oeste. Em relação às ações de usucapião mencionadas, cumpre destacar que estas ainda estão em trâmite junto ao Juízo competente, não havendo decisão judicial definitiva sobre o tema. Portanto, entende-se que as ações judiciais citadas não obstam de que a área de apoio logístico em questão seja destinada à realização de investimentos em área comum do Porto por parte da futura arrendatária do arrendamento PAR09.
----	--------------------	---	---	---

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>situação litigiosa perante a Secretaria de Portos da Presidência da República através da correspondência nº DP 006/2015 datada de 21 de janeiro de 2015, protocolada em 23 de janeiro de 2015 sob nº 00045-000251/2015-62, apresentando contribuição para retirada da área da Poligonal Portuária, e informando dos relevantes planos de investimento para a área, de construção de tancagem para armazenagem de graneis líquidos. Somente após a demolição das residências que existiam na área, e da contribuição junto à Secretaria de Portos da Presidência da República no âmbito da Consulta Pública das Poligonais de Paranaguá e Antonina, a APPA insurgiu-se, promovendo em 09 de abril de 2015 ação de reintegração de posse. Por despacho do juiz da causa, determinou-se o apensamento de todas as ações até a obtenção de decisão final transitada em julgado. Ocorre que a APPA não teve deferida a reintegração liminar e nem até agora. Muito pelo contrário: a Cattalini teve reconhecida a manutenção das suas posses, direito que persiste até o presente momento. Esclarecida a situação litigiosa da área, que por si só deveria ser impedimento para a pretensão de fazer parte das obrigações do futuro arrendatário, há que ser mencionada a possibilidade de uma melhor utilização da área para fins do desenvolvimento das atividades portuárias do Porto de Paranaguá. Se para utilização como mera área de apoio logístico para estacionamento de caminhões (pré-gate) como constante da documentação da Consulta Pública nº 001/2022-APPA da área PAR09 em investimento de R\$ 2 milhões, ou, alternativamente, receber vultuosos investimentos de construção de um novo parque de tancagem de graneis líquidos, com aproximadamente 80 mil m³ de capacidade estática, a ser feito pela Cattalini, em investimento na ordem de R\$ 200 milhões, gerando movimentação portuária, geração de impostos, empregos e renda. A Cattalini inclusive reserva-se e reafirma seu pleno direito sobre a área. Eventuais investimentos de terceiros sobre a área ou da APPA, ainda que no âmbito da licitação em questão, não serão considerados de boa-fé para todos os efeitos legais, além de sujeitarem-se todos os terceiros e a própria APPA às medidas legais da Cattalini em defesa de seus direitos, incluindo os de posse. Diante do exposto, a Cattalini se manifesta por ser indevida a inclusão de área para servir da área de apoio ao arrendamento,</p>	
--	--	--	---	--

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			pele que solicita a exclusão dos terrenos em questão como área de apoio vincula	
08	Minuta de Contrato	26.3 Solução de controvérsias mediante procedimentos de mediação e arbitragem	Necessária alteração da cláusula, a fim de que seja concedido maior acesso à justiça. Indicar que qualquer conflito patrimonial acerca do contrato demande solução via arbitragem, criará limitações ao direito do Arrendatário de utilizar todas as ferramentas e garantias que lhe são concedidas no Estado Democrático de Direito. Ademais, trata-se de um contrato de adesão no qual o Arrendatário vencedor não poderá simplesmente pleitear a alteração dessa cláusula no contrato.	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a cláusula de arbitragem é padrão em todos os contratos de arrendamentos portuários e está em consonância com a legislação vigente. A cláusula em questão encontra respaldo no Decreto nº 10.025/19, que dispõe sobre arbitragem para dirimir litígios que envolvam a administração pública federal no setor portuário.
09	Minuta de Contrato	26.3.9 Deverão ser escolhidos três árbitros.	Além de ser arbitrária a exigência de que qualquer conflito patrimonial demande a realização de arbitragem, impor que a arbitragem seja realizada com três árbitros encarece sobremaneira o intento, em prejuízo ao Arrendatário. Sugere-se, ao menos, que o número de árbitros seja decidido pelas partes conforme a complexidade da causa.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula de arbitragem é padrão em todos os contratos de arrendamentos portuários e está em consonância com a legislação vigente. A cláusula em questão encontra respaldo no Decreto nº 10.025/19, que dispõe sobre arbitragem para dirimir litígios que envolvam a administração pública federal no setor portuário.
10	Minuta de Edital	15.2.1. Mediante instrumento de procuração que comprove poderes para praticar, em nome da Proponente, todos os atos referentes ao Leilão (incluindo os poderes de receber citação, representar a Proponente administrativa e judicialmente, fazer acordos e	A assinatura da procuração precisa ser reconhecida por verdadeiro?	Agradecemos a contribuição. Informamos que deve haver reconhecimento de firma quando solicitado no Edital. Como verdadeiro, apenas o reconhecimento da firma em caso de proponente estrangeira (item 15.2.3 do Edital).
11	Minuta de Edital	15.7. O Contrato de intermediação entre o Participante Credenciado e a Proponente terá o conteúdo mínimo especificado no Manual de Procedimentos e deverá ser apresentado no Volume 1, devidamente assinado e com firmas reconhecidas.	O contrato de intermediação precisa ser assinado com reconhecimento de firma? Em caso positivo, as testemunhas também devem possuir reconhecimento de firma?	Agradecemos a contribuição. Informamos que é necessário o reconhecimento de firma, conforme item 15.7 do Edital, e especificado no Manual de Procedimentos. O reconhecimento da firma se resume aos signatários apenas.
12	Minuta de Edital	20.4.1. As vias de cada um dos volumes deverão ser encadernadas separadamente, com todas as páginas numeradas sequencialmente, inclusive as	O termo de encerramento de volume, deve conter assinatura com reconhecimento de firma?	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que deve haver reconhecimento de firma somente quando solicitado no Edital.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

		páginas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver, independentemente de ser mais de um caderno,		
13	Minuta de Edital	20.5. Cada um dos volumes, além das vias físicas, será apresentado em meio eletrônico, por meio de pen drive sem restrição de acesso ou proteção de conteúdo, com teor idêntico ao das 2 (duas) vias apresentadas em meio físico, em um único arquivo ou e	As vias digitais podem ser apresentadas digitalizadas em preto e branco?	Agradecemos a contribuição. Informamos que podem ser apresentadas em preto e branco, porém, as vias devem estar legíveis e visíveis.
14	Minuta de Edital	20.9. Será admitida a utilização de assinaturas eletrônicas, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.543, de 13/11/2020.	A assinatura eletrônica realizada através do autenticados gov.br é considerada válida?	Agradecemos a contribuição. Informamos que todas as assinaturas eletrônicas passíveis de serem verificadas são consideradas válidas.
15	Minuta de Edital	20.9.1. No caso da utilização de assinaturas eletrônicas, fica dispensado o reconhecimento de firma.	Todas as assinaturas das Declarações constantes no edital precisam ser com reconhecimento de firma? Em caso positivo, há alguma que o reconhecimento deve ser por verdadeiro?	Agradecemos a contribuição. Informamos que deve haver reconhecimento de firma quando solicitado no Edital. Como verdadeiro, apenas o reconhecimento da firma em caso de proponente estrangeira (item 15.2.3 do Edital).
16	EVTEA – Seção B – Estudos de Mercado	Todo o documento.	Já existe destinação prevista para as cargas serem movimentadas no berço interno? Há o risco de incompatibilidade de cargas?	Agradecemos a contribuição. Informamos que na modelagem ao arrendamento PAR09 não foram previstas cargas a serem movimentadas no berço interno. De acordo com os instrumentos de planejamento do porto, não há risco de incompatibilidade de cargas entre os berços do Píer F. A destinação do berço interno será determinada pela Autoridade Portuária.
17	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Existe estudo de manobrabilidade dos navios e seus impactos entre o Berço Interno com o Berço 201 e o Berço 202? Há limitação de tamanho de navios?	Agradecemos a contribuição. Informamos que existe estudo de manobrabilidade contemplando todos os futuros berços do novo píer F e o cais comercial existente. O navio-tipo simulado é o Graneleiro de 140 mil TPB, (píer F), 300m de LOA e boca 45m.
18	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Como seria avaliada no EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança) a saturação do fluxo rodoviário em toda área próxima ao empreendimento, considerando todos os outros empreendimentos atuais e previstos para a região?	Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que a área do arrendamento PAR09 já é operacional, devidamente caracterizada como <i>brownfield</i> nos estudos. Eventuais impactos do empreendimento decorrentes da sua operação, além dos

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

				atuais já observados, são de responsabilidade do futuro arrendatário, da mesma forma como a elaboração do EIV.
19	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	O arrendatário do PAR09 deverá realizar, como investimento em infraestrutura comum do porto, a construção do píer F (fase 1), contemplando subestação e dois berços de atracação para atender navios de até 140 mil TPB: O projeto Píer F é constituído por Píer de Atracação e uma Ponte de Acesso com ligação do cais existente, próximo ao berço 201. O novo Píer será composto por 4 (quatro) berços de atracação para navios Handy Size (33.000 TPB) até navios Cape Size (140.000 TPB). Em razão de sua dimensão e localização, a implantação do píer F pode obstar novos empreendimentos no complexo portuário do Porto Organizado de Paranaguá, já que pode tornar inviável a exploração de outras instalações portuárias localizadas em suas proximidades, especificamente na região do cais oeste, ao impossibilitar, fisicamente, a implantação de novas infraestruturas de atracação. Esse potencial impacto negativo do Píer F, que afeta a própria expansão do Completo Portuário de Paranaguá não foi objeto de estudos aprofundados no curso do processo licitatório. Em função disso, entende-se que os impactos negativos podem estar subavaliados e, conseqüentemente, não foram adotadas as corretas medidas mitigadoras. Assim, impõe-se que sejam realizados estudos que avaliem os potenciais obstáculos que o Píer F pode causar em futuros empreendimentos portuários localizados na região do Porto Organizado de Paranaguá, em especial na região do cais oeste, considerando o potencial de áreas públicas e áreas privadas integrantes da Zona de Interesse Portuário (art. 39 da Lei Complementar nº 62/2017 do município de Paranaguá/PR), para que sejam adotadas medidas mitigadoras dos impactos, como a revisão do projeto de engenharia, por exemplo. SUGESTÃO DE ENCAMINHAMENTO DA QUESTÃO: Sugere-se a realização de estudos que avaliem o impacto do Píer F no potencial de exploração portuária das áreas do Porto Organizado de Paranaguá e das áreas próximas região do cais oeste nas quais, potencialmente, podem ser instalados terminais de uso privado.	Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que o projeto do Píer F foi traçado em convergência com os instrumentos de planejamento do setor portuário, estando aderente ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá e ao Plano Mestre, ou seja, a expansão do Complexo Portuário de Paranaguá levou em consideração o potencial de exploração portuária das áreas do Porto Organizado e demais áreas próximas a região do Cais Comercial.
20	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Existe garantia de manutenção do acesso ferroviário direto ao empreendimento? Como isso se comunica com os projetos do moegão ferroviário? Estão previstas outras interferências?	Agradecemos a contribuição. Informamos que o acesso ferroviário ao empreendimento será mantido, sendo ele responsável por atender parte da demanda projetada para o terminal. Por oportuno, destacamos que o acesso ferroviário ao

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

				terminal não conflita com o projeto do moegão ferroviário, uma vez que este atenderá o Corredor Leste, em sentido oposto ao arrendamento PAR09, que está localizado no Corredor Oeste, sem quaisquer interferências identificadas.
21	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	A área de apoio para caminhões na Bento Rocha é de uso exclusivo ou compartilhado?	Agradecemos a contribuição. Informamos que a área de apoio logístico terá caráter público e será disponibilizada para uso compartilhado entre os usuários Porto de Paranaguá que realizem operação junto ao Corredor Oeste.
22	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Considerando que os investimentos em terra devem ser feitos em 3 anos e os investimentos no berço em 6 anos, como será a operação nos anos 4, 5 e 6?	Agradecemos a contribuição. Informamos que a área de arrendamento PAR09 será atendida pelo cais existente, berço 201 e o novo Píer F, quando este estiver operacional. Para as operações do PAR09 durante os anos 4, 5 e 6, serão utilizadas a estrutura de atracação junto ao berço 201.
23	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Quando será iniciado o processo de desapropriação da área da BUNGE? Seria pré-requisito do leilão?	Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que em relação a área dentro do arrendamento PAR09, e de propriedade alegada pela Bunge, conforme consta nos autos do Processo Administrativo nº 00045.003230/2016-80, o Ministério da Infraestrutura já emitiu Declaração de Utilidade Pública para a sua desapropriação, nos termos da Portaria nº 98, de 27 de janeiro de 2022. As tratativas de eventual desapropriação serão tratadas entre as partes, em momento oportuno, sem obstar a realização do leilão do arrendamento PAR09.
24	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Os equipamentos do Berço seriam usados somente para o empreendimento ou também para outras empresas conectadas ao COREX?	Agradecemos a contribuição. Informamos que o novo Píer F, assim como berço externo e equipamentos são públicos, não fazendo parte da área de arrendamento do PAR09. A utilização do berço e equipamentos por demais usuários conectados ao corredor oeste serão possíveis, desde que respeitada a especificidade da carga movimentada e observados os normativos estabelecidos pela Autoridade Portuária.
25	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Por que a área adjacente não foi adensada ao PAR 09?	Agradecemos a contribuição. Informamos que a área adjacente (referenciada como área 4 no PDZ 2018), não foi considerada na modelagem do PAR09, por já possuir outra destinação, conforme o planejamento da administração do Porto Organizado.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

26	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Foi feito algum estudo para avaliar o risco de assoreamento no berço 201 em virtude da implantação do novo berço F Fase1? E um estudo de manobrabilidade do novo berço F Fase 1 em relação às demais estruturas de acostagem e tráfego marítimo nas proximidades e ao próprio berço 201 existente? Se existem solicitamos que seja disponibilizado no processo de Audiência Pública.	Agradecemos a contribuição. Informamos que os estudos de manobrabilidade e de sedimentação, contemplando todos os futuros berços do Pier F e cais comercial existente, foram realizados, cujos resultados foram avaliados e estão compatíveis com o planejamento do Complexo Portuário de Paranaguá. Reiteramos que todos os estudos do Pier F foram disponibilizados junto com o projeto.
27	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Alguns dos atuais contratos de passagem que permitem a conexão das infraestruturas existentes e em construção com o COREX OESTE estabelecem garantia de isonomia e iguais condições de operação a todos os demais terminais que se interligaram no novo complexo público, inclusive no caso de uma futura licitação da área do PAR 09. O edital define que haverá um berço com prioridade para o arrendatário. Qual a regra de utilização isonômica do berço externo entre o futuro arrendatário e os contratos de interligação ao Corex existentes? Qual será o tratamento para as futuras interligações que poderão ser conectadas ao COREX OESTE, do ponto de vista da prioridade da atracação?	Agradecemos a contribuição. O novo pier F, assim como berço externo e equipamentos são públicos, não fazendo parte da área de arrendamento do PAR09. Contudo, considerando os investimentos a serem realizados pelo futuro arrendatário na construção da 1ª etapa do Pier F, o berço externo será de atracação prioritária do licitante vencedor, conforme diretriz do Poder Concedente. Ressaltamos que todos os contratos serão respeitados.
28	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Considerando que uma das premissas para celebração de qualquer contrato de arrendamento é de que a União seja detentora da titularidade e domínio da área, e que no edital do PAR 09 são mencionadas duas áreas onde a questão dominial e mesmo a posse não estão resolvidas, como a área de apoio e mais o trecho do terreno da Bunge dentro do perímetro do arrendamento. Gostaríamos de saber se o leilão de fato só irá ocorrer depois que estejam garantidas a posse e a titularidade de todas as áreas por parte da União.	Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que ambas as áreas mencionadas estão inseridas na Poligonal do Porto de Paranaguá, dessa forma, possuem caráter público enquanto as questões relativas às respectivas dominialidades não sejam concluídas. No que diz respeito à área dentro do arrendamento PAR09, e de propriedade alegada pela Bunge, destaca-se que, conforme consta nos autos do Processo Administrativo nº 00045.003230/2016-80, o Ministério da Infraestrutura já emitiu Declaração de Utilidade Pública para a sua desapropriação, nos termos da Portaria nº 98, de 27 de janeiro de 2022. As tratativas de eventual desapropriação serão tratadas entre as partes, em momento oportuno, sem obstar realização do leilão do arrendamento PAR09. No que diz respeito à área de apoio logístico, destaca-se que esta não fará parte do arrendamento PAR09, somente terá investimentos da futura arrendatária em área comum do porto, possibilidade essa expressamente prevista nos termos do art. 42-A do Decreto nº 8.033/13.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

29	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Pelo edital, é do arrendatário a prioridade de atracação no berço externo. É correto dizer que a prioridade é válida apenas para as embarcações nas quais o PAR 09 seja detentor de 100% da consignação?	Agradecemos a contribuição. Informamos que a afirmação não está correta. Não consta restrição de consignação de cargas para as operações do PAR09.
30	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	A página 6, da Seção C do estudo de engenharia sugere que o equipamento que será instalado no cais vai atender apenas a demanda do futuro PAR09 e não faz referência ao atendimento da demanda dos demais terminais ligados ao COREX OESTE. Está correto o entendimento que este equipamento irá atender exclusivamente o PAR09? Se não for, é fundamental que se faça um ajuste no texto ampliando a possibilidade de operação dos equipamentos atendendo a demanda dos demais terminais conectados ao COREX OESTE.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o entendimento não está correto. O Píer F, incluindo o seu berço externo que será prioritário ao PAR09, será público e de uso compartilhado, dessa forma, poderá atender os demais usuários conectados ao Corredor Oeste.
31	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Considerando que apenas o sistema de carregamento do berço externo será executado integralmente dentro do processo do PAR09, é nosso entendimento que haverá uma ociosidade de infraestrutura no berço interno. Assim, sugere-se abrir, concomitantemente com a licitação do PAR09, um chamamento público para antecipação de tarifas com o objetivo de equipar o berço interno, evitando ociosidade da infraestrutura pública.	Agradecemos a contribuição e informamos que a operação do berço interno do Píer F não é objeto do estudo do PAR09.
32	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Na Seção C - Engenharia, no item 2. Descrição da Estrutura Operacional há seguinte previsão: Entretanto, para obter a área total a ser disponibilizada, a APPA realizará a indenização de 4.853,09 m ² (quatro mil oitocentos e cinquenta e três metros quadrados), referente ao terreno pertencente a atual arrendatária. Ante o exposto, a Autoridade Portuária contratou empresa especializada para fornecer a quantificação monetária dos direitos que a BUNGE possui, para fins de indenização ou desapropriação, pela APPA/Estado do Paraná (Laudo de Avaliação Imobiliária1 anexo). A área a ser indenizada será entregue livre e desimpedida para a futura arrendatária. A Figura 1 ilustra a delimitação da área a ser indenizada pela APPA Laudo de avaliação nº 01/2021 - fevereiro 2021 Perguntas: - Qual o valor da referida indenização a ser paga pela APPA, tendo em vista que o Laudo de avaliação não faz parte dos documentos da Consulta pública? - O pagamento da indenização pela APPA e a liberação da área será realizado antes do leilão? - Caso a liberação da área não seja realizada antes do leilão, qual a expectativa de tempo para que a negociação com a atual arrendatária seja realizada, a indenização seja paga pela APPA e a área liberada para a futura	Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que em relação a área dentro do arrendamento PAR09, e de propriedade alegada pela Bunge, conforme consta nos autos do Processo Administrativo nº 00045.003230/2016-80, o Ministério da Infraestrutura já emitiu Declaração de Utilidade Pública para a sua desapropriação, nos termos da Portaria nº 98, de 27 de janeiro de 2022. As tratativas de eventual desapropriação serão tratadas entre as partes, em momento oportuno, sem obstar a realização do leilão do arrendamento PAR09.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			arrendatária? - Caso a área apenas seja entregue após a realização de leilão, qual o prazo para início das obras na área a ser indenizada pela APPA? - Caso a área apenas seja entregue após a realização de leilão, haverá abatimento do valor do arrendamento? Qual(is)?	
33	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Na Seção C - Engenharia, no item 2.2, o Estudo indica que a nova arrendatária deverá construir sistemas de armazenagem com capacidade estática total mínima de 162.000 toneladas, sendo que a modelagem previu a construção de 9 silos de 18.000 toneladas cada. Considerando que a solução de engenharia é de competência da Arrendatária, é possível afirmar que a Arrendatária poderá construir silos em quantidades e capacidades diversas das previstas na modelagem, desde que atenda a capacidade total mínima de 162.000 toneladas?	Agradecemos a contribuição. Informamos que o entendimento está correto.
34	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Na Seção C - Engenharia, no item 2, descrição da estrutura operacional (pagina 2) há previsão do futuro arrendatário realizar investimentos em sistemas transportadores de 4.000 t/h. Por outro lado, na mesma seção (mesma páginas 2 e 3) quando há descrição detalhada dos investimentos há previsão de 4.000 t/h para expedição aquaviária (duas linhas de 2.000 t/h). Ainda na mesma seção no item 2.1. Sistema de Embarque Aquaviário (pagina 7), para o berço externo do novo píer F (fase 1), foi previsto a instalação de 4 (quatro) torres pescante, com capacidade nominal individual mínima de 1.000 t/h.... Pergunta: qual a capacidade deverá ser considerada para os transportadores: 4.000, 2.000 ou 1.000 t/h?	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a modelagem do PAR09 considerou como investimentos a implantação de equipamentos para transporte e embarque somente no berço externo do Píer F (1ª etapa), com capacidade nominal total de 4.000t/h. Vale ressaltar que a solução de engenharia, incluindo a definição de aproveitar os ativos e o arranjo operacional do terminal, são prerrogativas do licitante vencedor, observadas às condicionantes contratuais do futuro arrendamento. Contudo, considerando a capacidade nominal de toda a estrutura do Píer F (1ª etapa), os estudos serão revisados de modo a compatibilizar as capacidades previstas para cada estrutura.
35	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	O estudo de modelagem deste arrendamento levou em consideração o modal ferroviário (item 2.3.2 do Estudo de Engenharia). Quem será responsável pelo investimento em moegas e ramais ferroviários? Existe algum compromisso da concessionária de ferrovia em construir uma nova moega ferroviária de descarga no berço 201 e no novo berço?	Agradecemos a contribuição. Informamos que o futuro arrendatário será responsável por realizar investimentos para aquisição e instalação do sistema de moega ferroviária para recepção da carga, contemplando o ramal ferroviário interno necessário para atingir a capacidade dinâmica de movimentação requerida para o terminal.
36	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	Até a conclusão das obras do novo berço, haverá alguma preferência ou prioridade no berço 201, para atendimento dos navios destinados ao terminal arrendado PAR09?	Agradecemos a contribuição. Informamos que não haverá preferência ou prioridade do berço 201 para atendimento do futuro arrendatário do PAR09.
37	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	A Seção C- Engenharia, indica que haverá "uso prioritário do futuro arrendatário PAR09 no berço externo. Quais serão as condições de prioridade? Havendo um navio destinado ao arrendamento PAR09, este	Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que na modelagem do PAR09, devido ao investimento a ser realizado pelo futuro arrendatário na construção da 1ª etapa do Píer F, o berço

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			terá atracação imediata? A previsão de prioridade de atracação no berço externo do píer em F será prevista no edital de licitação e/ou contrato de arrendamento?	externo será de atracação prioritária do licitante vencedor, conforme diretriz do Poder Concedente, em consonância com o Regulamento de Exploração do Porto de Paranaguá, e nos termos do regulamento estabelecido pela Autoridade Portuária.
38	EVTEA – Seção C – Engenharia	Todo o documento.	<p>Verifica-se na documentação relativa ao processo a existência da previsão de uma área de apoio logístico, com 11.500 m², conforme consta do documento Seção C - Engenharia item 2.4. Outros Investimentos às fls. 10 e segs., demonstrando imagem ilustrativa e layout conceitual, cabendo ao futuro arrendatário arcar com os custos dos investimentos durante o 1º ao 3º ano contratual, devolvendo em seguida a área para a Administração do Porto de Paranaguá. Nota-se ainda que a despeito da área não estar incluída dentro do perímetro objeto do arrendamento, há previsão no CAPEX do arrendamento para investimentos de R\$ 2.197.129,38 na referida área de apoio durante a Fase 1 dos investimentos, que deverá ocorrer entre o 1º e o 3º ano contratual, conforme consta do documento Seção E - Financeiro no quadro à fl. 6 em que apresenta relação dos ativos novos (Fase 1), bem como detalhados no quadro de investimentos constantes no parágrafo 6.51, Tabela 2, item 4.3 da NOTA TÉCNICA Nº 55/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. A obrigação de investimento, pelo futuro arrendatário, na área de apoio logístico constará da obrigação contratual, conforme previsto no item 7.1.2.3., alínea ii da Minuta de Contrato de Arrendamento. A presente contribuição tem por finalidade demonstrar que a área indicada nos documentos da Consulta Pública 01/2022 - APPA para a destinação de área de apoio logístico não pode ser considerada no certame da área PAR09, posto que de longa data é objeto das seguintes ações judiciais de usucapião, todas apensadas judicialmente: Ação de Usucapião nº 0015937-45.2014.8.16.0129 movida pela Cattalini Terminais Marítimos S.A.; ? Ação de Usucapião nº 0016037-97.2014.8.16.0129 movida pela Sul Trading Ltda.; Ação de Usucapião nº 0016061-28.2014.8.16.0129 movida pela Cattalini Terminais Marítimos S.A.; e, Ação de Reintegração de Posse nº 0003880-58.2015.8.16.0129 movida pela APPA e Estado do Paraná. É de se destacar que a Cattalini adquiriu os direitos possessórios dos antigos ocupantes, que totalizavam 31 terrenos, sub-rogando-se nos mesmos direitos que já eram exercidos, mansa e pacificamente por aqueles, há mais de 15 anos na época da propositura das ações, quando a Cattalini</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a área de apoio logístico em questão não fará parte do arrendamento PAR09. A referida área, inserida na Poligonal do Porto de Paranaguá, será utilizada para a realização de investimentos da futura arrendatária em área comum do porto, fora da área arrendada, possibilidade essa expressamente prevista nos termos do art. 42-A do Decreto nº 8.033/13.</p> <p>No que diz respeito à sua destinação, a área de apoio logístico terá caráter público e será disponibilizada para uso compartilhado entre os usuários Porto de Paranaguá que realizem operação junto ao Corredor Oeste. Em relação às ações de usucapião mencionadas, cumpre destacar que estas ainda estão em trâmite junto ao Juízo competente, não havendo decisão judicial definitiva sobre o tema. Portanto, entende-se que as ações judiciais citadas não obstam de que a área de apoio logístico em questão seja destinada à realização de investimentos em área comum do Porto por parte da futura arrendatária do arrendamento PAR09.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>investiu mais de R\$ 13 milhões na aquisição dos terrenos e demolição das residências para dar início ao desenvolvimento de um novo parque de tancagem da empresa. Além disto, por ocasião da Consulta Pública das Poligonais de Paranaguá e Antonina, a Cattalini deu conhecimento da situação litigiosa perante a Secretaria de Portos da Presidência da República através da correspondência nº DP 006/2015 datada de 21 de janeiro de 2015, protocolada em 23 de janeiro de 2015 sob nº 00045-000251/2015-62, apresentando contribuição para retirada da área da Poligonal Portuária, e informando dos relevantes planos de investimento para a área, de construção de tancagem para armazenagem de graneis líquidos. Somente após a demolição das residências que existiam na área, e da contribuição junto à Secretaria de Portos da Presidência da República no âmbito da Consulta Pública das Poligonais de Paranaguá e Antonina, a APPA insurgiu-se, promovendo em 09 de abril de 2015 ação de reintegração de posse. Por despacho do juiz da causa, determinou-se o apensamento de todas as ações até a obtenção de decisão final transitada em julgado. Ocorre que a APPA não teve deferida a reintegração liminar e nem até agora. Muito pelo contrário: a Cattalini teve reconhecida a manutenção das suas posses, direito que persiste até o presente momento. Esclarecida a situação litigiosa da área, que por si só deveria ser impedimento para a pretensão de fazer parte das obrigações do futuro arrendatário, há que ser mencionada a possibilidade de uma melhor utilização da área para fins do desenvolvimento das atividades portuárias do Porto de Paranaguá. Se para utilização como mera área de apoio logístico para estacionamento de caminhões (pré-gate) como constante da documentação da Consulta Pública nº 001/2022-APPA da área PAR09 em investimento de R\$ 2 milhões, ou, alternativamente, receber vultuosos investimentos de construção de um novo parque de tancagem de graneis líquidos, com aproximadamente 80 mil m³ de capacidade estática, a ser feito pela Cattalini, em investimento na ordem de R\$ 200 milhões, gerando movimentação portuária, geração de impostos, empregos e renda. A Cattalini inclusive reserva-se e reafirma seu pleno direito sobre a área. Eventuais investimentos de terceiros sobre a área ou da APPA, ainda que no âmbito da licitação em questão, não serão considerados de boa-fé para todos os efeitos legais, além de sujeitarem-se todos os terceiros e a</p>	
--	--	--	---	--

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			própria APPA às medidas legais da Cattalini em defesa de seus direitos, incluindo os de posse. Diante do exposto, a Cattalini se manifesta por ser indevida a inclusão de área para servir da área de apoio ao arrendamento, pelo que solicita a exclusão dos terrenos em questão como área de apoio vincula	
39	EVTEA – Seção E – Financeiro	Todo o documento.	<p>Verifica-se na documentação relativa ao processo a existência da previsão de uma área de apoio logístico, com 11.500 m², conforme consta do documento Seção C - Engenharia item 2.4. Outros Investimentos às fls. 10 e segs., demonstrando imagem ilustrativa e layout conceitual, cabendo ao futuro arrendatário arcar com os custos dos investimentos durante o 1º ao 3º ano contratual, devolvendo em seguida a área para a Administração do Porto de Paranaguá. Nota-se ainda que a despeito da área não estar incluída dentro do perímetro objeto do arrendamento, há previsão no CAPEX do arrendamento para investimentos de R\$ 2.197.129,38 na referida área de apoio durante a Fase 1 dos investimentos, que deverá ocorrer entre o 1º e o 3º ano contratual, conforme consta do documento Seção E - Financeiro no quadro à fl. 6 em que apresenta relação dos ativos novos (Fase 1), bem como detalhados no quadro de investimentos constantes no parágrafo 6.51, Tabela 2, item 4.3 da NOTA TÉCNICA Nº 55/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. A obrigação de investimento, pelo futuro arrendatário, na área de apoio logístico constará da obrigação contratual, conforme previsto no item 7.1.2.3., alínea ii da Minuta de Contrato de Arrendamento. A presente contribuição tem por finalidade demonstrar que a área indicada nos documentos da Consulta Pública 01/2022 - APPA para a destinação de área de apoio logístico não pode ser considerada no certame da área PAR09, posto que de longa data é objeto das seguintes ações judiciais de usucapião, todas apensadas judicialmente: Ação de Usucapião nº 0015937-45.2014.8.16.0129 movida pela Cattalini Terminais Marítimos S.A.; ? Ação de Usucapião nº 0016037-97.2014.8.16.0129 movida pela Sul Trading Ltda.; Ação de Usucapião nº 0016061-28.2014.8.16.0129 movida pela Cattalini Terminais Marítimos S.A.; e, Ação de Reintegração de Posse nº 0003880-58.2015.8.16.0129 movida pela APPA e Estado do Paraná. É de se destacar que a Cattalini adquiriu os direitos possessórios dos antigos ocupantes, que totalizavam 31 terrenos, sub-rogando-se nos mesmos direitos que já eram exercidos, mansa e pacificamente por aqueles, há</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a área de apoio logístico em questão não fará parte do arrendamento PAR09. A referida área, inserida na Poligonal do Porto de Paranaguá, será utilizada para a realização de investimentos da futura arrendatária em área comum do porto, fora da área arrendada, possibilidade essa expressamente prevista nos termos do art. 42-A do Decreto nº 8.033/13.</p> <p>No que diz respeito à sua destinação, a área de apoio logístico terá caráter público e será disponibilizada para uso compartilhado entre os usuários Porto de Paranaguá que realizem operação junto ao Corredor Oeste. Em relação às ações de usucapião mencionadas, cumpre destacar que estas ainda estão em trâmite junto ao Juízo competente, não havendo decisão judicial definitiva sobre o tema. Portanto, entende-se que as ações judiciais citadas não obstam de que a área de apoio logístico em questão seja destinada à realização de investimentos em área comum do Porto por parte da futura arrendatária do arrendamento PAR09.</p>

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

mais de 15 anos na época da propositura das ações, quando a Cattalini investiu mais de R\$ 13 milhões na aquisição dos terrenos e demolição das residências para dar início ao desenvolvimento de um novo parque de tancagem da empresa. Além disto, por ocasião da Consulta Pública das Poligonais de Paranaguá e Antonina, a Cattalini deu conhecimento da situação litigiosa perante a Secretaria de Portos da Presidência da República através da correspondência nº DP 006/2015 datada de 21 de janeiro de 2015, protocolada em 23 de janeiro de 2015 sob nº 00045-000251/2015-62, apresentando contribuição para retirada da área da Poligonal Portuária, e informando dos relevantes planos de investimento para a área, de construção de tancagem para armazenagem de graneis líquidos. Somente após a demolição das residências que existiam na área, e da contribuição junto à Secretaria de Portos da Presidência da República no âmbito da Consulta Pública das Poligonais de Paranaguá e Antonina, a APPA insurgiu-se, promovendo em 09 de abril de 2015 ação de reintegração de posse. Por despacho do juiz da causa, determinou-se o apensamento de todas as ações até a obtenção de decisão final transitada em julgado. Ocorre que a APPA não teve deferida a reintegração liminar e nem até agora. Muito pelo contrário: a Cattalini teve reconhecida a manutenção das suas posses, direito que persiste até o presente momento. Esclarecida a situação litigiosa da área, que por si só deveria ser impedimento para a pretensão de fazer parte das obrigações do futuro arrendatário, há que ser mencionada a possibilidade de uma melhor utilização da área para fins do desenvolvimento das atividades portuárias do Porto de Paranaguá. Se para utilização como mera área de apoio logístico para estacionamento de caminhões (pré-gate) como constante da documentação da Consulta Pública nº 001/2022-APPA da área PAR09 em investimento de R\$ 2 milhões, ou, alternativamente, receber vultuosos investimentos de construção de um novo parque de tancagem de graneis líquidos, com aproximadamente 80 mil m³ de capacidade estática, a ser feito pela Cattalini, em investimento na ordem de R\$ 200 milhões, gerando movimentação portuária, geração de impostos, empregos e renda. A Cattalini inclusive reserva-se e reafirma seu pleno direito sobre a área. Eventuais investimentos de terceiros sobre a área ou da APPA, ainda que no âmbito da licitação em questão, não serão considerados de boa-fé

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			para todos os efeitos legais, além de sujeitarem-se todos os terceiros e a própria APPA às medidas legais da Cattalini em defesa de seus direitos, incluindo os de posse. Diante do exposto, a Cattalini se manifesta por ser indevida a inclusão de área para servir da área de apoio ao arrendamento, pelo que solicita a exclusão dos terrenos em questão como área de apoio vincula	
40	EVTEA – Seção E – Financeiro	Todo o documento.	Na Seção E - Financeiro (página 6), na planilha com indicação da Fase 1, há valor previsto de R\$ 86.169.212,32 de investimento CAPEX, que dentre vários itens a serem realizados está a edificação de 9 silos de 18.000 toneladas. Perguntas? - Qual a data base dos custos previstos que somam o valor de R\$ 86.169.212,32? - Quais as referenciais para a formação dos custos dos investimentos ali precificados? - Foram consideradas a situação de pandemia, aumentos de preços nas edificações e equipamentos nos últimos 2 anos e atual inflação?	Agradecemos a contribuição. Informamos que a data base desses valores é 01/2021, conforme detalhado nos estudos. Entre as fontes, destacam-se: pesquisa de mercado, projetos pretéritos aprovados pela ANTAQ e os sistemas governamentais SICRO, SINAPI e SICPORT.
41	EVTEA – Seção E – Financeiro	Todo o documento.	Quando foi feita a avaliação dos custos envolvidos (investimentos e despesas)? Como está a atualização desses custos? O que fazer se o custo atualizado for maior que o previsto inicialmente?	Agradecemos a contribuição. Informamos que os valores do estudo têm como data-base 01/2021. Por oportuno, ressaltamos que o estudo é referencial, cujos valores são estimados, observados todos os elementos do setor portuário.
42	EVTEA – Seção E – Financeiro	Todo o documento.	Se o investimento do Berço é público, existirá alguma contrapartida tarifária para desconto desse investimento? Caso positivo, como é esse desconto? Sobre que pagamento futuro do empreendimento? Em quanto tempo?	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a modelagem do arrendamento PAR09 já contempla todos os elementos inerentes ao futuro terminal, principalmente a análise econômica financeira, e que atesta a viabilidade do projeto com os investimentos previstos, devidamente amortizados dentro do prazo contratual. Ressaltamos que o fluxo de caixa do projeto já prevê os valores de outorga (valores fixos e variáveis) capazes de amortizar os valores de investimentos previstos (Capex), isto por si só, além de constatar a sua viabilidade econômico-financeira com o VPL positivo, já considera nos valores mensais pagos à Autoridade Portuária de forma reduzida justamente para amortizar os investimentos realizados. Ademais, destacamos que a ANTAQ promoveu a análise dos estudos, e por meio do Acórdão nº 85/2022, concluiu como aderente às premissas adotadas na Resolução nº 3.220/2014 e acórdãos do TCU.
43	EVTEA – Seção D – Operacional	Todo o documento.	Se o Berço não é exclusivo, existe alguma limitação na quantidade de conexões de outros empreendimentos a ele?	Agradecemos a contribuição. Informamos que o berço é público e que não existe definição de quantitativo de conexões, sendo a Autoridade Portuária responsável pelas futuras conexões,

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

				respeitados os limites técnicos e operacionais dos equipamentos.
44	EVTEA – Seção D – Operacional	Todo o documento.	Considerando o aumento no volume de cargas no corredor oeste do porto previsto nos estudos, incluindo berço 201 e novo berço, haverá incremento proporcional das vagas de estacionamento e triagem dos caminhões no pátio público da APPA?	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que, conforme investimento em área comum do porto previsto nos estudos, caberá a futura arrendatária realizar investimentos em uma área a ser utilizada como apoio logístico (buffer), a qual terá caráter público e será disponibilizada para uso compartilhado entre os usuários Porto de Paranaguá que realizem operação junto ao Corredor Oeste.
45	EVTEA – Seção F – Ambiental	Todo o documento.	O Licenciamento ambiental referente à construção do berço é de responsabilidade da APPA. Neste caso, questiona-se: (i) havendo atraso na emissão do necessário licenciamento ambiental, como ficará o cronograma físico-financeiro da obra? (ii) Como será tratada a cláusula referente ao MMC e demais cláusulas contratuais que preveem como obrigação contratual da Arrendatária a implementação dos investimentos? (iii) Será possível a revisão do equilíbrio contratual?	Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que nos termos da Subcláusula 13.2.7 da minuta de Contrato, a arrendatária não é responsável por risco relacionado a decisão judicial ou administrativa que inviabilize o desempenho das atividades objeto do Contrato ou que a impeça de usufruir da integralidade da área do arrendamento.
46	EVTEA – Seção F – Ambiental	Todo o documento.	O estudo indica que a Licença de Operação 2987/2013 referente ao objeto de "armazenamento e atividades auxiliares dos transportes; armazenamento de grânéis líquidos (óleo vegetal, soda cáustica e ácido sulfúrico)", está vencida desde 11/09/2017, sendo que foi protocolado pedido de renovação em 11/05/2017, 4 meses antes do término da vigência. O prazo previsto na legislação para pedido de renovação do Licenciamento Ambiental é de 6 meses antes do vencimento da licença. Sendo assim, questiona-se: há obrigação de o atual operador entregar a área devidamente licenciada, desimpedida e livre de quaisquer ônus ambientais? Caso a resposta seja positiva, haverá algum reequilíbrio contratual caso o atual operador não cumpra a referida obrigação?	Agradecemos a contribuição. Informamos que de acordo com o Item 03 – “Requisitos do Licenciamento de Operação” da Licença de Operação nº 2987/2013, a solicitação de renovação da referida licença foi realizada dentro do prazo definido pelo órgão ambiental. Ademais, ressaltamos que nos termos da minuta de Contrato do arrendamento PAR09, não há obrigação do atual operador entregar a área devidamente licenciada e desimpedida. Estas questões deverão ser tratadas pela futura arrendatária. Ainda, conforme a Subcláusula 13.1.3 da minuta contratual, a arrendatária é responsável pela obtenção das licenças relativas ao arrendamento.
47	EVTEA – Seção F – Ambiental	Todo o documento.	Existe estudo de impacto considerando a proximidade com Santuário do Rocio? Há estudo de questões com o IPHAN?	Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que a área do arrendamento PAR09 já é operacional, devidamente caracterizada como <i>brownfield</i> nos estudos. Eventuais impactos do empreendimento decorrentes da sua operação, além dos atuais já observados, são de responsabilidade do futuro arrendatário. No entanto, não foram considerados nos estudos os referidos impactos, por não haver correlação com o

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

				arrendamento em questão, basicamente pela distância entre as áreas do Santuário do Rocío e o PAR09.
48	Nota Técnica nº 009/2021/GARR/APPA	Todo o documento.	O armazenamento como previsto em silos verticais previstos inviabiliza a operação com açúcar. Poderia haver algum ajuste no tipo de armazenagem, com capacidade estática menor?	Agradecemos a contribuição. Informamos que a solução de engenharia, incluindo a definição de aproveitar os ativos e o arranjo operacional do terminal, são prerrogativas do licitante vencedor da área, observadas as condicionantes contratuais do futuro arrendamento, especialmente o atingimento da capacidade estática mínima estabelecida para o terminal.
49	Nota Técnica nº 009/2021/GARR/APPA	Todo o documento.	Sabendo que a exclusividade do berço aumenta a atratividade do investimento, existe algum caminho para possibilitar essa exclusividade, em detrimento somente da prioridade?	Agradecemos a contribuição. Informamos que o investimento a ser realizado pelo futuro arrendatário na construção da 1ª etapa do Píer F, o berço externo será de atracação prioritária do licitante vencedor, conforme diretriz do Poder Concedente, em consonância com o Regulamento de Exploração do Porto de Paranaguá, e nos termos do regulamento estabelecido pela Autoridade Portuária. Ademais, capacidade do PAR09 é inferior a capacidade do berço, o que poderia conduzir a subutilização desse sistema em caso de exclusividade, isto demonstra que esta possibilidade não pode ser considerada, pois diverge das diretrizes de desenvolvimento do porto.
50	Nota Técnica nº 55/2021/CEPRO1-EPL	Todo o documento.	Os itens 7.21 e 7.22 da NT 55, indicam a existência de processos administrativos e judicial em trâmite, os quais possuem grau de risco médio. Referidos processos serão extintos/arquivados antes do leilão e/ou da assinatura do contrato? Caso não sejam extintos em períodos anteriores, havendo decisão desfavorável às condições propostas no edital de licitação, haverá a possibilidade de reequilíbrio contratual?	Agradecemos a contribuição. Ressaltamos que os processos administrativos e judiciais identificados nos citados itens, estão sendo tratados pelas partes/órgãos envolvidos. Ressaltamos que os processos identificados não obstam a realização do leilão do arrendamento PAR09, conforme também delimitado no item 7.23 da mesma Nota Técnica.
51	Nota Técnica nº 55/2021/CEPRO1-EPL	Todo o documento.	Verifica-se na documentação relativa ao processo a existência da previsão de uma área de apoio logístico, com 11.500 m ² , conforme consta do documento Seção C - Engenharia item 2.4. Outros Investimentos às fls. 10 e segs., demonstrando imagem ilustrativa e layout conceitual, cabendo ao futuro arrendatário arcar com os custos dos investimentos durante o 1º ao 3º ano contratual, devolvendo em seguida a área para a Administração do Porto de Paranaguá. Nota-se ainda que a despeito da área não estar incluída dentro do perímetro objeto do arrendamento, há previsão no CAPEX do arrendamento para investimentos de R\$ 2.197.129,38 na referida área de apoio durante a Fase 1 dos investimentos, que deverá ocorrer entre o 1º e o 3º ano contratual, conforme consta do	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a área de apoio logístico em questão não fará parte do arrendamento PAR09. A referida área, inserida na Poligonal do Porto de Paranaguá, será utilizada para a realização de investimentos da futura arrendatária em área comum do porto, fora da área arrendada, possibilidade essa expressamente prevista nos termos do art. 42-A do Decreto nº 8.033/13. No que diz respeito à sua destinação, a área de apoio logístico terá caráter público e será disponibilizada para uso compartilhado entre os usuários Porto de Paranaguá que realizem operação junto ao Corredor Oeste.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

documento Seção E - Financeiro no quadro à fl. 6 em que apresenta relação dos ativos novos (Fase 1), bem como detalhados no quadro de investimentos constantes no parágrafo 6.51, Tabela 2, item 4.3 da NOTA TÉCNICA nº 55/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. A obrigação de investimento, pelo futuro arrendatário, na área de apoio logístico constará da obrigação contratual, conforme previsto no item 7.1.2.3., alínea ii da Minuta de Contrato de Arrendamento. A presente contribuição tem por finalidade demonstrar que a área indicada nos documentos da Consulta Pública 01/2022 - APPA para a destinação de área de apoio logístico não pode ser considerada no certame da área PAR09, posto que de longa data é objeto das seguintes ações judiciais de usucapião, todas apensadas judicialmente: Ação de Usucapião nº 0015937-45.2014.8.16.0129 movida pela Cattalini Terminais Marítimos S.A.; ? Ação de Usucapião nº 0016037-97.2014.8.16.0129 movida pela Sul Trading Ltda.; Ação de Usucapião nº 0016061-28.2014.8.16.0129 movida pela Cattalini Terminais Marítimos S.A.; e, Ação de Reintegração de Posse nº 0003880-58.2015.8.16.0129 movida pela APPA e Estado do Paraná. É de se destacar que a Cattalini adquiriu os direitos possessórios dos antigos ocupantes, que totalizavam 31 terrenos, sub-rogando-se nos mesmos direitos que já eram exercidos, mansa e pacificamente por aqueles, há mais de 15 anos na época da propositura das ações, quando a Cattalini investiu mais de R\$ 13 milhões na aquisição dos terrenos e demolição das residências para dar início ao desenvolvimento de um novo parque de tancagem da empresa. Além disto, por ocasião da Consulta Pública das Poligonais de Paranaguá e Antonina, a Cattalini deu conhecimento da situação litigiosa perante a Secretaria de Portos da Presidência da República através da correspondência nº DP 006/2015 datada de 21 de janeiro de 2015, protocolada em 23 de janeiro de 2015 sob nº 00045-000251/2015-62, apresentando contribuição para retirada da área da Poligonal Portuária, e informando dos relevantes planos de investimento para a área, de construção de tancagem para armazenagem de granéis líquidos. Somente após a demolição das residências que existiam na área, e da contribuição junto à Secretaria de Portos da Presidência da República no âmbito da Consulta Pública das Poligonais de Paranaguá e Antonina, a APPA insurgiu-se, promovendo em 09 de abril de 2015 ação de reintegração de posse. Por despacho do juiz da causa, determinou-se

Em relação às ações de usucapião mencionadas, cumpre destacar que estas ainda estão em trâmite junto ao Juízo competente, não havendo decisão judicial definitiva sobre o tema. Portanto, entende-se que as ações judiciais citadas não obstam de que a área de apoio logístico em questão seja destinada à realização de investimentos em área comum do Porto por parte da futura arrendatária do arrendamento PAR09.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

			<p>o apensamento de todas as ações até a obtenção de decisão final transitada em julgado. Ocorre que a APPA não teve deferida a reintegração liminar e nem até agora. Muito pelo contrário: a Cattalini teve reconhecida a manutenção das suas posses, direito que persiste até o presente momento. Esclarecida a situação litigiosa da área, que por si só deveria ser impedimento para a pretensão de fazer parte das obrigações do futuro arrendatário, há que ser mencionada a possibilidade de uma melhor utilização da área para fins do desenvolvimento das atividades portuárias do Porto de Paranaguá. Se para utilização como mera área de apoio logístico para estacionamento de caminhões (pré-gate) como constante da documentação da Consulta Pública nº 001/2022-APPA da área PAR09 em investimento de R\$ 2 milhões, ou, alternativamente, receber vultuosos investimentos de construção de um novo parque de tancagem de graneis líquidos, com aproximadamente 80 mil m³ de capacidade estática, a ser feito pela Cattalini, em investimento na ordem de R\$ 200 milhões, gerando movimentação portuária, geração de impostos, empregos e renda. A Cattalini inclusive reserva-se e reafirma seu pleno direito sobre a área. Eventuais investimentos de terceiros sobre a área ou da APPA, ainda que no âmbito da licitação em questão, não serão considerados de boa-fé para todos os efeitos legais, além de sujeitarem-se todos os terceiros e a própria APPA às medidas legais da Cattalini em defesa de seus direitos, incluindo os de posse. Diante do exposto, a Cattalini se manifesta por ser indevida a inclusão de área para servir da área de apoio ao arrendamento, pelo que solicita a exclusão dos terrenos em questão como área de apoio vincula</p>	
--	--	--	--	--

Paranaguá, 11 de maio de 2022.

Marcos Alfredo Bonoski

Presidente da Comissão de Licitação de Áreas Portuárias – CLAP
assinatura eletrônica



ePROCOLO



Documento: **ExtratoderespostasContribuicoesPAR09versaoSCLA.pdf**.

Assinatura Avançada realizada por: **Marcos Alfredo Bonoski** em 12/05/2022 11:46.

Inserido ao protocolo **18.273.739-9** por: **Bruna Pereira Veiga Nicolau** em: 12/05/2022 11:36.



Documento assinado nos termos do Art. 38 do Decreto Estadual nº 7304/2021.

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código:
fe56afa034aa2fa0f756475e5b2b1d71.