

Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT**Ref. às Audiências Públicas nº 16 e 17 – ANTAQ****Arrendamentos: ATU12 e ATU18****Pedidos de esclarecimento****ATU12****PRIMEIRO****Seção C – Engenharia****2. Descrição da Estrutura Operacional**

O comentário abaixo visa obter esclarecimento quanto à exclusão do TGS II do arrendamento ATU12.

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), doado por parte interessada¹, que ensejou a abertura de processo administrativo voltado à realização de arrendamentos no Porto de Aratu, contemplava à concessão para a exploração conjunta dos dois píeres especializados na movimentação de granéis sólidos minerais, que constituem o Terminal de Granéis Sólidos (TGS) no referido porto organizado.

Entretanto, esse estudo foi apenas parcialmente aproveitado ao passo que o Poder Público, por fim, levou a cabo os dois subprojetos que estão sob consulta nas Audiências nº 16 e 17/ANTAQ: ATU12, voltado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais no TGS I; e o ATU18, um projeto “greenfield” que suprime as atividades com este tipo de carga e especializa o TGS II na movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, principalmente soja e derivados.

Como descrito no cálculo de micro-capacidade do item “3 – Compatibilização da Capacidade Futura do Empreendimento”, ainda na “Seção C – Engenharia”, a partir de 2024, o berço Norte do TGS I será dedicado exclusivamente às operações de embarque, com uma taxa de ocupação de 50%. Por outro lado, a

alocação do berço sul se dará com 85% do tempo para desembarque e 15% para embarque, tendo cada sentido uma taxa de ocupação de 50%.

Ainda que o diagnóstico sobre as condições de desembarque de granéis sólidos no Porto de Aratu e, por tabela, as reformulações propostas em termos de melhorias operacionais e novos investimentos – premissas estas que serão discutidas oportunamente na contribuição dessa Associação – tendam a tornar o sistema menos ineficiente, a supressão do TGS II pode vir a neutralizar, ou mesmo suplantar, os ganhos obtidos com o fim da descarga direta de fertilizantes e a modernização de equipamentos.

Após acomodação das alterações propostas, o Porto de Aratu possuirá apenas um berço para as operações de descarga de granéis sólidos minerais, que também deverá ser utilizado para embarque, possivelmente em razão do carregador de navios de que dispõe.

Ao deliberar pelo arrendamento, o Poder Público tem a oportunidade de levar, ao setor privado, conhecimento sobre o ativo, sobre o bem público cuja exploração deseja transferir, mas também sobre o mercado a que está circunscrito. Além disso, a sinalização pode influenciar positiva ou negativamente as expectativas dos agentes econômicos e institucionais envolvidos no setor, o que eleva ainda mais a importância de que os estudos sejam bem fundamentados e coerentes. Todavia, as proposições acima discutidas sobre o ATU12 apresentam inconsistências que podem prejudicar, impedir o êxito no procedimento licitatório, manter o status quo e/ou distorcer o funcionamento do mercado.

Segundo dados do Anuário Estatístico da Antaq, o Terminal de Granéis Sólidos é predominantemente importador - 92% das movimentações correspondem às operações de descarga. Na série histórica compreendida entre os anos de 2010 e 2018, o terminal recebeu, em média, nove navios por mês no desembarque. Esse número cresce para dez, entre os meses de maio e novembro em função da sazonalidade na importação de fertilizantes. Nesse aspecto, convém ressaltar a necessidade de que o terminal esteja apto a receber até mais navios, pois, em julho de 2011, foram registradas 16

atracações. Em 58% dos meses do período supracitado, houve registro de mais de oito embarcações que atracaram no terminal para descarregar.

Sobre esse aspecto, se questionam:

- 1) Como o Poder Público chegou à conclusão de que apenas um berço atenderia satisfatoriamente à demanda de desembarque de granéis sólidos minerais durante os próximos 25 anos de arrendamento se atualmente são utilizados três berços para a demanda atual, em que pesem as condições operacionais ineficientes? Os investimentos previstos são suficientes e capazes de triplicar a produtividade do berço sul?
- 2) Como se espera que o arrendatário consiga operar de forma eficiente e reverter a *demurrage* elevada - 1.097 dias em 2018, segundo a Codeba - se os berços norte e sul não podem operar, simultaneamente, embarque e desembarque, em razão do compartilhamento de correias (TCB1b) e da indisponibilidade de berços no cenário proposto?
- 3) A projeção de engenharia levou em consideração o incremento de demanda com a sinalização de modernização para o mercado? Não fora mensurada tendência de salto quantitativo – a curto ou médio prazo - na importação de fertilizantes com a expectativa de redução na *demurrage* pelo fim da descarga direta? E quanto aos desdobramentos dessa expectativa sobre a ocupação do berço sul?
- 4) Foi avaliado o risco de ausência de interessados no arrendamento ATU18 e suas consequências para a viabilidade econômica do ATU12, tendo em vista a possibilidade de concorrência predatória com as operações do berço público?

A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – USUPORT, conforme deliberado em Conselho Diretor, em 13 de janeiro de 2020, defende:

- 1) A inclusão do TGS II no ATU12 e a ocupação racional de áreas disponíveis, principalmente aquelas destinadas à armazenagem dos granéis sólidos consolidados no porto, nos termos do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ. Do contrário, restaria subtração injustificada de berço de atracação;
- 2) A especialização do berço norte para embarque e dos berços sul e do píer II para desembarque;
- 3) A elevação do Capex, com o incremento da área a ser concedida à iniciativa privada, deve ser acompanhada pela fixação do prazo de concessão em 35 anos para possibilitar a recuperação dos investimentos, a redução nos valores a serem pagos a título de arrendamento fixo e variável, à Companhia das Docas do Estado da Bahia – Codeba, e, dessa forma, viabilizar a cobrança de um preço-teto módico pelo arrendatário.

A licitação do TGS de Aratu é um pleito antigo, pois sua capacidade saturada há mais de duas décadas afastou usuários e tem constituído um dos gargalos que oneram a cadeia logística da Bahia. Entre 1996 e 2018, segundo a Estatística de Movimentação de Cargas da Codeba, a espera para atracação acumulou 14.346 dias, penalizando os donos de carga e a competitividade da economia baiana. Estima-se um prejuízo de mais de US\$ 172 milhões apenas com custo de *demurrage*.

O êxito no procedimento licitatório, a partir do aprimoramento de seus termos, é de suma importância para superação do cenário insustentável atual. Caso contrário, haverá uma sinalização negativa e de difícil reversão aos possíveis investidores, bem como a manutenção e/ou incremento da demanda reprimida.

¹ Inclusive, a doação de EVTEAs, sobretudo em função da conjuntura fiscal atual, tem sido uma máxima amplamente defendida pelo poder público como forma de viabilizar, burocraticamente, tanto os projetos de ampliação de capacidade portuária previstos nos instrumentos de planejamento (Plano

Mestre e Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ) quanto a revisão destes – projeção de demanda, alocação de cargas e destinação de áreas passíveis de arrendamento).

Em que pese o direito de fazê-las, mudanças significativas que alterem a essência de EVTEA, dispendioso e maturado ao longo de anos, podem levar à quebra de confiança da parte interessada no investimento.

SEGUNDO

Seção B – Estudos de Mercado

3.2. Demanda Macro

O comentário abaixo visa obter esclarecimento quanto à projeção de demanda para o arrendamento ATU12.

A demanda macro para o ATU12, que consta no estudo anexo à consulta, se baseia nas projeções de cargas estimadas no Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias. De acordo com o instrumento de planejamento, espera-se, no período compreendido entre 2021 e 2045, um crescimento anual de 1,29% no desembarque de fertilizantes; 1,4% de concentrado de cobre; 1,77% de minério de manganês e 1,48% de coque. No embarque, o estudo traz a estimativa de aumento de 1,5% a.a na movimentação de Magnesita até o ano de 2060.

A elaboração do Plano Mestre leva em consideração, sobretudo, as projeções de fluxos de movimentação e distribuição de cargas nos “clusters” portuários do Plano Nacional de Logística Portuária – PNL P. Ambos observam metodologia similar quando da elaboração das estimativas – modelos econométricos com variáveis e bases de dados relativas a séries históricas de Produto Interno Bruto – PIB, doméstico e de bloco de países, taxas de câmbio, tanto do Brasil quanto de seus parceiros comerciais, volumes de exportação e importação de produtos, além de preços das principais commodities minerais.

Ao deliberar pelo arrendamento, o Poder Público tem a oportunidade de levar, ao setor privado, conhecimento sobre o ativo, sobre o bem público cuja

exploração deseja transferir, mas também sobre o mercado a que está circunscrito. Além disso, a sinalização pode influenciar positiva ou negativamente as expectativas dos agentes econômicos e institucionais envolvidos no setor, o que eleva ainda mais a importância de que os estudos sejam bem fundamentados e coerentes. Todavia, as proposições acima discutidas sobre o ATU12 apresentam inconsistências que podem prejudicar, impedir o êxito no procedimento licitatório, manter o status quo e/ou distorcer o funcionamento do mercado.

O porto, então, tem sido pensado de fora para dentro uma vez que os instrumentos de planejamento, pelo caráter genérico, não levam em consideração suas especificidades no que diz respeito às condições de operação – análise da infraestrutura, estado das instalações e equipamentos, produtividade, taxa de ocupação, taxa de eficiência, capacidade de movimentação, tempo de espera, paralisação, fuga de cargas, entre outros.

Sobre esse aspecto, se questionam:

- 1) Por que fora descartada a possibilidade de adaptar, no âmbito dos estudos disponíveis para consulta, os percentuais de projeção do Plano Mestre para torná-los mais fidedignos à realidade concreta, a partir de análise pormenorizada do porto e do mercado local?
- 2) O Poder Público consultou as empresas usuárias para consolidar as perspectivas de crescimento na demanda por serviços portuários ante a conjuntura econômica mais favorável e a possibilidade de saltos qualitativos nas operações do porto com o arrendamento?

Embora o Porto de Aratu tenha movimentado, segundo dados da Codeba, aproximadamente 1,9 milhões de toneladas de graneis sólidos, em 2018, essa movimentação ocorreu sob baixa e ineficiente performance – *demurrage* de 1.097 dias; prancha média diária de 2.733 toneladas, e de 2.446 com chuva; taxa média de paralisação de 42%; ocupação média de berços de 70%, com registros de utilização de até 93% do berço sul e 100% do píer II em dezembro daquele ano.

Resta demonstrado que com muito esforço foi possível embarcar e desembarcar aquele volume de cargas no TGS. Vêm à tona indicativos de demanda reprimida e, conseqüentemente, de que o tamanho do mercado suplanta consideravelmente a capacidade de movimentação do porto. Essa tese, inclusive, se confirma quando da exposição da capacidade atual de embarque e desembarque de 1,96 milhões de toneladas – subitem “3. Compatibilização da Capacidade Futura do Empreendimento”, Seção C – Engenharia – e da análise da fuga de cargas para outros terminais localizados no complexo portuário.

Levantamentos feitos por esta Associação, junto a agentes econômicos do setor de granéis sólidos minerais e estatísticas oficiais, vão de encontro às informações dos referidos planos. Por um lado, no que diz respeito às importações, com a expectativa de aumento da produção agrícola no Estado da Bahia, sobretudo na região do Oeste, pela ampliação da área plantada e pelo aumento da produtividade, estima-se, num cenário otimista, crescimento de até 15% a.a na demanda por fertilizantes. O cenário tendencial se situa por volta de 12% a.a e o pessimista 8% a.a, em detrimento dos 1,29% projetados no Plano Mestre.

Sobre as cargas de exportação, relatos da empresa indicam um incremento de 8% a.a nos embarques de Magnesita no Porto de Aratu. Convém ressaltar que no estudo ora analisado foram negligenciados volumes de outras cargas, como por exemplo, o minério de manganês nesse sentido de navegação, assim como a exportação minério de cromo pela empresa Ferbasa, que espera embarcar 120 mil toneladas por ano.

3) A projeção de demanda deixou de considerar os volumes de carga movimentados em outros terminais portuários baianos e/ou localizados em outros estados que podem ser absorvidos pelo ATU12 com a modernização do terminal?

A movimentação de granéis sólidos minerais, que tenham como origem ou destino o Estado da Bahia, em terminais públicos ou de uso privativo fora do Porto de Aratu, pode ser considerada um instrumento de mensuração da

demanda reprimida no mercado que deveria ser atendido pelo TGS. Este dispõe de três berços vocacionados às operações do gênero, de modo que a utilização de outros equipamentos representa a busca por soluções logísticas mais competitivas perante a saturação de capacidade.

As alternativas no complexo portuário da Baía de Todos os Santos são o Porto de Salvador e o TUP da Gerdau. Segundo a Codeba, em 2018, foram desembarcadas, no equipamento público da capital baiana, 108 mil toneladas de fertilizantes. Por outro lado, anuário estatístico da Antaq traz que, no mesmo ano, 472 mil toneladas de granéis sólidos minerais, entre Adubos e fertilizantes, Fosfatos de cálcio, Coques, Minérios diversos – manganês, cobre e titânio - foram aportadas no terminal da Gerdau.

Diferentemente da carga containerizada, os granéis, em geral, possuem baixo valor agregado e não suportam custos logísticos elevados na busca por soluções mais eficientes a grandes distâncias, sendo mais viável, do ponto de vista econômico, e dentro de um certo limite, o pagamento de *demurrage*. Todavia, pequenos volumes de importação de granéis sólidos, com destino ao parque industrial baiano, que são aportados e nacionalizados fora do Estado, podem ser aferidos nas estatísticas do portal ComexStat do Ministério da Economia. É o caso dos fertilizantes desembarcados em Aracaju, Santos, São Francisco do Sul, Itajaí, Itaguaí, Rio Grande, São Luís, Recife, Suape e no Rio de Janeiro. Além disso, chama atenção ainda o fato de que 26% da demanda baiana de Enxofre atendida pelo setor externo é movimentada pelo Porto de Mucuripe, em Fortaleza.

Com o objetivo de aprimorar e garantir o êxito no procedimento licitatório do ATU12, arrendamento fundamental, indispensável ao interesse público e à economia baiana, propõe-se ao Poder Concedente uma adequação das estimativas de tamanho do mercado, bem como das projeções de demanda, de granéis sólidos minerais da Bahia. A metodologia na aferição de volumes e dos percentuais estimados deve levar também em consideração variáveis endógenas do setor e não apenas aquelas macroeconômicas.

A licitação do TGS de Aratu é um pleito antigo, pois sua capacidade saturada há mais de duas décadas afastou usuários e tem constituído um dos gargalos que oneram a cadeia logística da Bahia. Entre 1996 e 2018, segundo a Estatística de Movimentação de Cargas da Codeba, a espera para atracação acumulou 14.346 dias, penalizando os donos de carga e a competitividade da economia baiana. Estima-se um prejuízo de mais de US\$ 172 milhões apenas com custo de *demurrage*.

O êxito no procedimento licitatório, a partir do aprimoramento de seus termos, é de suma importância para superação do cenário insustentável atual. Caso contrário, haverá uma sinalização negativa e de difícil reversão aos possíveis investidores, bem como a manutenção e/ou incremento da demanda reprimida.

TERCEIRO

Minuta de Contrato

7.1.2.2 Prestar as Atividades conforme os seguintes Parâmetros do Arrendamento e realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo:

O comentário abaixo visa obter esclarecimentos quanto às premissas de investimentos consideradas como obrigações mínimas do arrendatário, tanto na Minuta de Contrato quanto na Seção de Engenharia do estudo anexado à consulta pública.

a) Equipamentos de embarque e desembarque

Segunda consta nos documentos, duas das determinações do Poder Concedente, ao futuro arrendatário, são relativas à recuperação e à modernização do descarregador de navios e correspondente moega, bem como à aquisição de mais um equipamento com capacidade nominal mínima de 1.000 ton/h. Especificamente no subitem “2.1. Sistema de Embarque e Desembarque Aquaviário” da Seção C – Engenharia, tem-se que cabe ao arrendatário garantir uma prancha operacional mínima de 1.182 ton/hora nas descargas realizadas no berço sul do TGS I.

Como não fora mencionada determinação alguma quanto a investimentos no carregador de navios, presume-se que o terminal dará continuidade às operações de embarque com os equipamentos existente, nos berços sul e norte, tal como se encontram atualmente, durante todo o arrendamento.

Sobre esse aspecto, se questionam:

- 1) Sob qual fundamento o Poder Público decidiu manter os equipamentos obsoletos, com estruturas comprometidas, muito pesadas e ineficientes?
- 2) Como na Nota Técnica “Regulação do Nível de Serviço”, que resultou de determinação do Tribunal de Contas da União – TCU, foi realizada análise de “benchmarking” com outros portos e/ou terminais de uso privativo no país e no exterior para a definição desse nível produtividade?
- 3) Não fora examinada a taxa de paralisação dos berços para manutenção e conserto dos mesmos?
- 4) Sob quais indicadores operacionais, o Poder Concedente considera possível que o arrendatário garanta uma prancha efetiva mínima de 1.182 ton/hora, tendo em vista a baixa capacidade nominal do novo descarregador e a maior propensão à paralisação por quebra e manutenção do antigo?
- 5) Como se justifica a manutenção do status quo na produtividade do embarque?
- 6) A capacidade nominal de apenas 600 ton/hora do carregador do berço norte é suficiente para atender a demanda do Estado da Bahia pelos próximos 25 anos?

Conforme deliberado em Conselho Diretor, no dia 13 de janeiro de 2020, ao entender que não compensa o investimento em reformas, a Usuport defende a substituição do descarregador de navios por equipamento moderno com prancha nominal mínima de 2.500 ton/hora; assim como a substituição dos

carregadores por um com prancha nominal mínima de 2.000 ton/hora a ser instalado no berço norte. Além de obsoletos e comprometidos, os carregadores possuem lança fixas voltadas para navios pequenos, o que torna o embarque ineficiente.

A proposta desta Associação tem fundamento nos padrões de nível de serviço observado em outros portos. O Porto de Pecém, por exemplo, no ano de 2009, há mais de uma década, optou por adquirir um descarregador de navios com capacidade nominal de 2.400 ton/hora. Se o Porto de Aratu tem a oportunidade de se modernizar, deve fazê-lo seguindo o estado da arte, projetando-se para o futuro, para evitar novos gargalos durante todo o período contratual.

b) Sistema de Transporte por esteira

Nas premissas de investimentos, também consta como obrigação do futuro arrendatário a ampliação do sistema de transporte por esteiras, de forma a interligar o novo armazém – outra obrigação contratual – ao sistema existente com capacidade mínima de 1.200 ton/hora.

Sobre esses aspectos, se questionam:

- 1) No processo de modernização do complexo de esteiras, por que não fora levada em consideração a adequação do mesmo para permitir operações simultâneas de embarque e desembarque nos berços norte e sul, respectivamente?
- 2) Houve avaliação sobre a possibilidade de manutenção ou incremento de mais um gargalo?
- 3) Por que não foram previstos, nas premissas de investimento, o espaço e as condições necessárias ao compartilhamento das correias com o projeto ATU-12A, visto que essa lacuna pode gerar problema de segurança jurídica na viabilização dos dois projetos?

A licitação do TGS de Aratu é um pleito antigo, pois sua capacidade saturada há mais de duas décadas afastou usuários e tem constituído um dos gargalos

que oneram a cadeia logística da Bahia. Entre 1996 e 2018, segundo a Estatística de Movimentação de Cargas da Codeba, a espera para atracação acumulou 14.346 dias, penalizando os donos de carga e a competitividade da economia baiana. Estima-se um prejuízo de mais de US\$ 172 milhões apenas com custo de *demurrage*.

O êxito no procedimento licitatório, a partir do aprimoramento de seus termos, é de suma importância para superação do cenário insustentável atual. Caso contrário, haverá uma sinalização negativa e de difícil reversão aos possíveis investidores, bem como a manutenção e/ou incremento da demanda reprimida.

ATU18

PRIMEIRO

Seção C – Engenharia

2. Descrição da Estrutura Operacional

Tendo em vista a proposição de arrendamento de área com 51.562m², incluindo o píer do TGS II, por um prazo de 15 anos, questiona-se:

1) Quais foram os critérios adotados pelo Poder Concedente para a definição do tamanho do arrendamento?

Conforme deliberado em Conselho Diretor, no dia 13 de janeiro de 2020, a Usuport propõe uma área mínima de 100 mil², bem como a construção de um píer III para operação de movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais.

A elevação do Capex, com o incremento da área a ser concedida à iniciativa privada, deve ser acompanhada pela fixação do prazo de concessão em 35 anos para possibilitar a recuperação dos investimentos, a redução nos valores a serem pagos a título de arrendamento fixo e variável, à Companhia das Docas do Estado da Bahia – Codeba, e, dessa forma, garantir preços módicos e competitivos pelo arrendatário.

A Usuport considera 15 anos um prazo irrisório, sobretudo quando analisado o potencial do negócio e o tamanho do mercado a ser atendido.

Seção C – Engenharia

2.3. Sistema de Recepção Terrestre

Quanto ao sistema de recepção terrestre, o estudo anexado à consulta pública prevê, nos investimentos mínimos, a instalação de no mínimo duas balanças rodoviárias; e a aquisição de no mínimo três tombadores de caminhões para recepção de carga.

Sobre esse aspecto, se questionam:

- 1) Por que não foi incluída a previsão de tombador de vagões em caso de integração entre a Ferrovia Centro Atlântica – FCA e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL, solução logística factível quando da renovação antecipada da primeira e a licitação da última?
- 2) O Poder Concedente, ao não prever investimentos na ampliação de capacidade do sistema de recepção terrestre, avaliou o impacto do incremento na circulação de caminhões sobre as vias internas do porto no que diz respeito a desgaste de pavimento e a congestionamento no acesso aos terminais da Vopak e Tequimar.