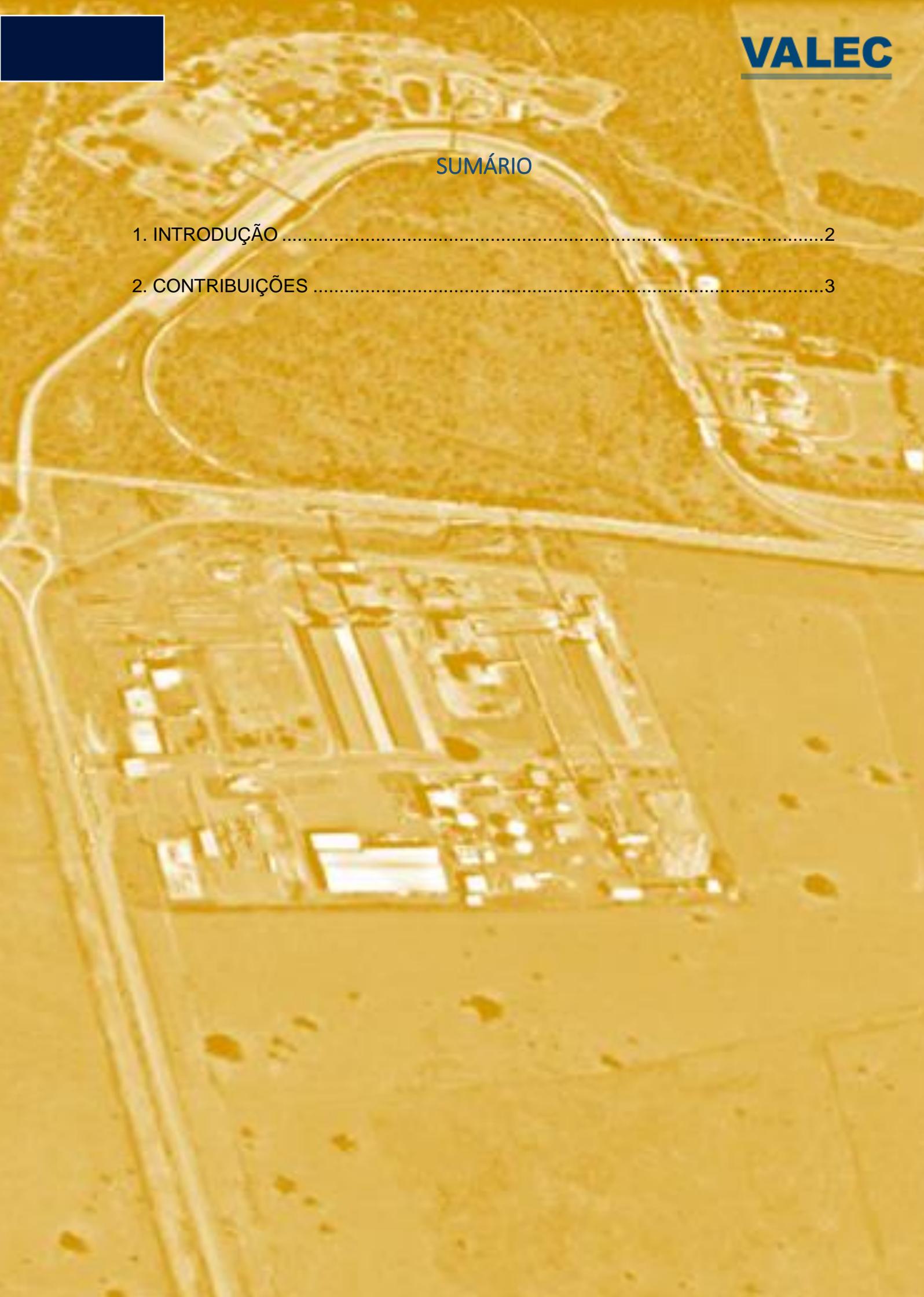


# PÁTIO PÁTIO

**RELATÓRIO**  
RESPOSTAS ÀS  
CONTRIBUIÇÕES DA  
CONSULTA PÚBLICA



# DE PORTO FRANCO

The background of the page is an aerial photograph of an industrial facility, likely a refinery or chemical plant. The image is tinted with a warm, golden-brown color. It shows various structures, including large rectangular tanks, smaller buildings, and a network of roads and pipes. A large, curved road or canal is visible in the upper half of the image.

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO .....	2
2. CONTRIBUIÇÕES .....	3

## 1. INTRODUÇÃO

O presente documento apresenta as respostas às contribuições enviadas durante a consulta pública em respeito a licitação de concessão de uso de Terminal Intermodal, do Lote 05, inserido no complexo do pátio de Porto Franco/MA, destinado a movimentação de grãos, localizado entre os km's ferroviário 197+886 e 200+261 da Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte (FNSTN).

A consulta pública permitiu a recepção de contribuições da sociedade em geral, no sentido de esclarecer e aperfeiçoar o processo licitatório, abrangendo desde as características técnicas apresentadas em estudo referencial, como também as minutas de contrato e edital apresentadas.

Este relatório está estruturado de forma a apresentar as contribuições e as respectivas respostas, elaboradas pela equipe técnica VALEC.

## 2. CONTRIBUIÇÕES

A seguir são apresentadas as contribuições recebidas por meio do site da VALEC, entre os dias 21 de agosto de 2020 e 7 de setembro de 2020, juntamente às respectivas respostas. A saber:

### **Contribuição nº 1:**

1. *Dada a condição atual do pátio de estacionamento ser no posto de combustível, é passível de ser explorado economicamente?*
2. *Todos os programas e planos ambientais propostos no edital são obrigatórios ou sugeridos?*
3. *Dado que a VALEC efetue um estudo de viabilidade para o lote 5 considerando captura de mercado para o terminal e o lote 4 estar vencendo sua licitação em breve, o lote 4 será licitado futuramente para grãos ou será para outras atividades?*
4. *Haveria alguma garantia de atendimento que a concessionária ferroviária atenderá a demanda do projeto? A VALEC consegue garantir adesão da concessionária ferroviária à curva de crescimento de volume proposto no edital para o terminal, de 1.8 mi ton em 2019 para 3.2 mi ton em 2035?*
5. *Considerando que nos últimos 3 anos o terminal vem de uma operação estável, de aproximadamente 1.7 ~ 1.8 mi ton, qual a garantia interna que a VALEC consegue entregar à concedente que propiciaria o crescimento de ramp up proposto para o pátio ferroviário? E qual garantia de aderência da ferrovia à proposta no edital?*
6. *Tendo em vista que a receita é defina pelo mercado e não sofreria ajuste pela inflação, como proposto para as contraprestações fixas e variáveis. Seria possível excluir o ajuste pela inflação do período para as contraprestações?*

### **Resposta à contribuição nº 1:**

1. Conforme Minuta do Contrato da Concessão<sup>1</sup>, fica proibida a exploração comercial de qualquer atividade distinta ao objeto do contrato nas áreas da Concessão.
2. As exigências estão contidas na Minuta do Contrato da Concessão<sup>2</sup>, com destaque para os itens 8.2.6 e 8.2.7, que tratam da certificação ISO 14.001 e das licenças ambientais. Os programas e planos ambientais são determinados pelo órgão responsável pela emissão do licenciamento ambiental, estando vinculado a esse, sendo mera sugestão da VALEC com base no histórico de programas já exigidos. Exceção se faz quanto a obtenção de certificação NBR ISO 14.001, que é uma obrigatoriedade.
3. Os terminais do pátio de Porto Franco possuem vocação para movimentação de grãos e não se espera que, em um curto prazo de tempo, essa vocação se altere.
4. De acordo com a alocação de riscos, apresentada na minuta do Contrato<sup>3</sup>, a concessionária é integral e exclusivamente responsável pela relação comercial e contratual com a subconcessionária responsável pela operação da pera ferroviária de Porto Franco.
5. Conforme exposto no Caderno de Demanda<sup>4</sup>, para a determinação da projeção macro da demanda por transporte ferroviário gerado pelas mercadorias produzidas na área de influência direta do pátio de Porto Franco, foi adotado o modelo econométrico de série temporal desenvolvido no Plano

---

<sup>1</sup> Volume VIII. Contrato e Anexos – item 8.2.1.1

<sup>2</sup> Volume VIII. Contrato e Anexos – Cláusula Oitava

<sup>3</sup> Volume VIII. Contrato e Anexos – Cláusula Nona – item iii.

<sup>4</sup> Volume II. Caderno de Demanda – 4. Projeções da Movimentação de Cargas

Nacional de Logística Portuária - PNLN publicado em 2019, principal instrumento público de planejamento adotado neste trabalho, por já estar alinhado com o novo cenário de infraestrutura de transportes e com o Plano Mestre do Complexo Portuário do Itaqui publicado em 2018 pelo MTPA. Cabe ressaltar que, conforme Minuta do Contrato da Concessão<sup>5</sup>, o risco de não efetivação da demanda projetada, por qualquer motivo, é de responsabilidade da concessionária.

6. Não é possível excluir o ajuste das contraprestações pelo fato que é prática em contratos públicos, especialmente de longo prazo como este proposto na audiência pública, a adoção de mecanismos de atualização inflacionária.

#### **Contribuição nº 2:**

*5.2.1. Transbordo e armazenagem: Qual foi a fonte dos valores de transbordo na ferrovia? Favor disponibilizar.*

#### **Resposta à contribuição nº 2:**

Conforme Caderno de Demanda<sup>6</sup>, foi utilizado, como fonte para definição do preço do transbordo de soja e milho, levantamento realizado junto a 16 empresas que operam terminais localizados ao longo da Ferrovia Norte Sul – FNS. Os valores coletados dizem respeito às práticas comerciais verificadas ao longo de 2019, não sendo possível evidenciar os detalhes dessa coleta em função de confidencialidade comercial.

#### **Contribuição nº 3:**

*4.4.1. Alocação de Cargas no Terminal - Lote 05: Favor informar a memória de cálculo da distribuição de exportação utilizada para calcular os giros do terminal.*

#### **Resposta à contribuição nº 3:**

Conforme Caderno de Demanda<sup>7</sup>, a estimativa da distribuição da demanda entre os terminais foi feita considerando o histórico de movimentação, a capacidade instalada, a vocação de cada terminal e o *ramp up* estabelecido para o terminal 5, até então não operacional, cujo resultado foi a participação de mercado de 20,16% (pós *ramp up*) para o terminal em estudo, permanecendo estável neste patamar até o último ano da concessão. Em suma, a movimentação projetada para o terminal é reflexo do *market share* previsto e da produção estimada para a exportação de grãos segundo PNLN.

#### **Contribuição nº 4:**

*Sobre matriz de carga: lote 5 terá característica de prestação de serviço de transbordo e o histórico mostra que este lote nunca passou de 250k. Qual foi a sazonalidade considerado no Plano de 600k na maturidade?*

---

<sup>5</sup> Volume VIII. Contrato e Anexos – item 9.1.xxi.

<sup>6</sup> Volume II. Caderno de Demanda – item 5.2.1. Transbordo e Armazenagem

<sup>7</sup> Volume II. Caderno de Demanda – Itens 4.4.1. Alocação de cargas no Terminal Lote 05

**Resposta à contribuição nº 4**

A movimentação projetada para o terminal é reflexo do *market share* previsto e da produção estimada para a exportação de grãos segundo os procedimentos técnicos adotados para confecção do PNLP.

**Contribuição nº 5:**

*Movimentação mínima exigida (MME) - Haja visto que este volume nunca foi realizado e considerando a concorrência em Itaqui, sugerimos que o volume menor mínimo seja reduzido para nível compatíveis de forma a não penalizar a concessionária.*

**Resposta à contribuição nº 5:**

A Movimentação Mínima Exigida – MME consiste em uma prática usual nos contratos de arrendamento portuários e foi definida utilizando a movimentação histórica observada entre os anos 2015 e 2019 para a exportação do complexo soja e milho, via Porto de Itaqui - MA, coletada junto ao sistema *Comex Stat*.

Foi utilizada a mesma metodologia de cálculo utilizada no setor portuário, obtendo-se como resultado o valor de 39,29% para o fator redutor  $\alpha$ , valor este superior se comparado a projetos congêneres no setor portuário.

Deste modo, considerando que a Movimentação Mínima Exigida constitui prática usual que incentiva a melhoria na prestação dos serviços e o fomento à matriz ferroviária, considera-se tal valor ajustado à realidade verificada no corredor de exportação sentido Itaqui – MA.

**Contribuição nº 6:**

*Disponibilizar o desenho completo dos fluxos de materiais, assim como os desenhos com vistas e cortes de todas as instalações com suas devidas informações de taxas por hora, para avaliar a capacidade do terminal.*

**Resposta à contribuição nº 6:**

Os projetos existentes serão disponibilizados no sítio eletrônico da VALEC.

**Contribuição nº 7:**

*Vistas e cortes do armazém horizontal, incluindo posição e quantidade de vazadores no fundo para avaliar a capacidade do terminal*

**Resposta à contribuição nº 7:**

Os projetos existentes serão disponibilizados no sítio eletrônico da VALEC.

**Contribuição nº 8:**

*Capacidade do sistema de peneiramento (ton/h) para avaliar a capacidade do terminal.*

**Resposta à contribuição nº 8:**

Conforme exposto no Caderno de Engenharia<sup>8</sup>, o terminal possui duas Máquinas de Limpeza Abertas da Kepler Weber modelo ML 80.

**Contribuição nº 9:**

*Vistas e cortes das tulhas de carregamento rodoviário e da ferroviário para avaliar a capacidade do terminal.*

**Resposta à contribuição nº 9:**

Os projetos existentes serão disponibilizados no sítio eletrônico da VALEC.

**Contribuição nº 10:**

*O terminal tem AVCB atualizado ou poderia disponibilizar o último aprovado? Também solicitamos que seja disponibilizado o projeto aprovado pelo Corpo de Bombeiros.*

**Resposta à contribuição nº 10:**

O referido projeto poderá ser retirado quando da assinatura do novo contrato de concessão, momento em que se pode comprovar a alteração do responsável pelo uso. Os comprovantes de aprovação do projeto e do último alvará de funcionamento emitido se encontram anexos a este relatório.

**Contribuição nº 11:**

*Foram considerados hidrantes no pátio de caminhões?*

**Resposta à contribuição nº 11:**

Não foram considerados, nos estudos referenciais, hidrantes no pátio de caminhões.

**Contribuição nº 12:**

*Existem informações sobre o sistema de tratamento de esgoto doméstico e industrial? Captação de Pó e outros sistemas de controle ambiental? Disponibilizar informação e dados adicionais da Outorga. (Vazão, etc..)*

**Resposta à contribuição nº 12:**

No momento, não se dispõe dessas informações. De toda sorte, as questões levantadas serão analisadas e, caso pertinente, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.

**Contribuição nº 13:**

*Abaixo seguem as minhas contribuições:*

---

<sup>8</sup> Volume III. Caderno de Engenharia - Item 2.6. Descrição dos equipamentos instalados no terminal

*Sobre ESTACIONAMENTO:*

- 1. No projeto apresentado para o estacionamento pode ser acrescentado um acesso direto para o terminal?*
- 2. A área nos fundos do terminal pode ser utilizada para implementação do estacionamento, assim como para ampliação do sistema de armazenagem?*

*Sobre o fornecimento de ÁGUA e ESGOTO:*

- 3. No estudo operacional considera o esgoto tratado por meio de fossa séptica e a água com fornecimento da CAEMA, o terminal possui apenas ligação de água e não de esgoto?*

**Resposta à contribuição nº 13:**

1. Nada impede que seja acrescentado acesso do estacionamento para o terminal, desde que sejam cumpridos os requisitos contratuais. Destaca-se que o projeto conceitual apresentado no Caderno de Engenharia<sup>9</sup> possui caráter referencial e foi desenvolvido de forma a possibilitar a estimativa dos investimentos necessários, para fins de modelagem.
2. A área dos fundos do terminal pode ser utilizada tanto para implantação do estacionamento, quanto para ampliação do sistema de armazenagem, desde que sejam cumpridos os requisitos contratuais. Destaca-se que o projeto conceitual apresentado no Caderno de Engenharia possui caráter referencial e foi desenvolvido de forma a possibilitar a estimativa dos investimentos necessários, para fins de modelagem.
3. As questões levantadas serão analisadas e, caso pertinente, serão apresentados na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.

**Contribuição nº 14:**

*Testes efetuados pela VALEC foram com carga? Se sim, os equipamentos atingiram sua capacidade de performance?*

**Resposta à contribuição nº 14:**

Os testes realizados não contemplaram testes de carga, apenas de funcionamento.

**Contribuição nº 15:**

*Durante a audiência pública foi informado que não existe obrigatoriedade de seguir o layout proposto para a obra do estacionamento. Gostaríamos de confirmar este entendimento.*

**Resposta à contribuição nº 15:**

As exigências referentes ao estacionamento e benfeitorias estão contidas na Minuta do Contrato da Concessão<sup>10</sup>. O projeto conceitual apresentado no Caderno de Engenharia possui caráter referencial e

---

<sup>9</sup> Volume III. Caderno de Engenharia – Item 6. Investimentos para Estacionamento, Espera e Recepção de Caminhões

<sup>10</sup> Volume VIII. Contrato e Anexos – item 8.4

foi desenvolvido de forma a possibilitar a estimativa dos investimentos necessários, para fins de modelagem.

**Contribuição nº 16:**

*2.6. Descrição dos equipamentos instalados no terminal: Existe necessidade de adequação de um dos elevadores para maximizar a taxa de expedição em 700 t/h. Houve alguma avaliação neste sentido?*

**Resposta à contribuição nº 16:**

Considerando que não foi realizado teste de carga nos equipamentos, o estudo operacional conceitual foi elaborado baseando-se nas capacidades nominais dos equipamentos e no layout do terminal. A partir dos estudos conceituais, observou-se que o referido elevador se apresenta compatível com a produção estimada para o terminal.

**Contribuição nº 17:**

*Quais foram os tempos e movimentos considerados como premissa para a capacidade do terminal? Foram levantados dados histórico? Houve estudo de simulação? Foi realizada análise de capacidade considerando o compartilhamento da pera pelos demais lotes?*

**Resposta à contribuição nº 17:**

No estudo referencial foi realizada uma simulação conceitual simplificada, considerando as características nominais dos equipamentos, o layout do terminal e os tempos hábeis para a realização das operações, definidos a partir do histórico de movimentação de terminais semelhantes. Os tempos considerados na análise estão discriminados no Caderno Operacional<sup>11</sup>.

**Contribuição nº 18:**

*5.1. Custos Fixos: Foi levado em consideração o Estudo do nível do lençol freático?*

**Resposta à contribuição nº 18:**

Não foi realizado estudo específico sobre o lençol freático nas áreas do terminal. Entretanto, foi constatado em visita ao local que o platô do terminal está em desnível positivo em relação ao nível do acesso pavimentado do pátio, em torno de 5 metros, e que no talude existente não havia indícios de insurgência de água proveniente do lençol freático.

**Contribuição nº 19:**

*É possível disponibilizar o levantamento de carga e a existência de transformador dedicado a subestação?*

---

<sup>11</sup> Volume IV. Caderno Operacional – Item 3. Desempenho Operacional

### **Resposta à contribuição nº 19:**

A VALEC não possui o levantamento de carga instalada do terminal. Sobre os transformadores, existem três transformadores de energia localizados nos postes dedicados à entrada de energia para o terminal.

### **Contribuição nº 20:**

#### *5.0 Custos e Despesas Operacionais - 5.1.1 - Mão de Obra:*

- 1. Foi considerado regime de operação 24hs para a mão de obra estimada? Se sim, favor informar distribuição de efetivo por turno.*
- 2. Foi considerado efetivo de SSMA para atendimento ao terminal, conforme NR vigente? Se sim, favor informar.*
- 3. Foi elaborado plano de manutenção para os ativos como forma de dimensionar efetivo de manutenção? Se sim, favor disponibilizar.*
- 4. Foi considerado benefícios (refeição, auxílio alimentação, transporte, FGTS, INSS,...) para composição do custo de pessoal, conforme ACT do Sindicato vinculado?*
- 5. Foi considerado custos de EPIs, fardamento e EPCs para composição de custo de segurança? Se sim, favor disponibilizar.*

### **Resposta à contribuição nº 20:**

1. Conforme exposto no Caderno Operacional<sup>12</sup>, o dimensionamento da equipe administrativa foi realizado utilizando as premissas adotadas nos estudos de Terminais Portuários conduzidos pela ANTAQ/EPL, seguindo-se como parâmetro o dimensionamento de pessoal em função do nível de faturamento e verificação de terminais análogos a este.

Já o dimensionamento da mão de obra operacional se baseou na análise da demanda, da infraestrutura e *layout* do terminal, avaliando-se ainda *benchmarks* de equipes utilizadas em outros terminais análogos ao terminal em estudo. O regime de operação adotado no estudo, conforme Caderno Operacional<sup>13</sup>, teve por intuito principal permitir a aferição do potencial anual de produção. Em função da projeção de demanda se encontrar abaixo da capacidade dinâmica potencial, entende-se que a mão de obra estimada para os fins operacionais está adequada ao padrão de movimentação adotado no estudo de viabilidade. Cumpre ressaltar que o estudo de viabilidade é meramente referencial.

2. Tendo em vista o pequeno porte do terminal em questão, foi considerado que a função de SSMA poderá ser exercida por profissional já alocado na estrutura de pessoal conceitual sugerida no estudo referencial.

3. Considerando se tratar de estudo referencial, a equipe de manutenção foi dimensionada de forma simplificada, tomando-se como base a demanda prevista, a infraestrutura instalada, as operações que poderão ser realizadas, o *layout* do terminal, assim como as equipes utilizadas em terminais análogos ao terminal em estudo, conforme demonstrado na Tabela 8 do Caderno Operacional.

---

<sup>12</sup> Volume IV. Caderno Operacional – Item 5.1.1. Mão-de-obra

<sup>13</sup> Volume IV. Caderno Operacional – Item 3.3. Potencial anual de produção

4. Conforme Caderno Operacional<sup>14</sup>, os encargos sociais foram obtidos por meio dos sistemas SICROMA (data-base 10/19), SINAPI-MA (data-base 04/20) e DNIT (data-base 04/20) que consideram em sua estrutura de custos encargos e benefícios gerais.

5. Conforme Caderno Operacional<sup>15</sup>, foi considerado o percentual de 10% sobre o total dos gastos estimados para a rubrica segurança a ser destinado para a aquisição de equipamentos de segurança e materiais em geral.

#### **Contribuição nº 21:**

##### *5.0 Custos e Despesas Operacionais - 5.1.3 - Manutenção:*

*1. Foi considerado investimento corrente ao longo dos 15 anos para inclusão na valoração? Se sim, favor informar.*

*2. Foi considerado substituição dos tombadores de caminhão, uma vez que as frotas modernas operam com caminhões de 26m e há uma nova tendência de caminhões de 30m? Se sim, favor informar modelo e valor considerado. Informar tipos de travas.*

*3. Foi considerado investimento para adequação dos ativos, conforme legislação vigente (adequação trabalho em altura, proteções laterais, NR-10,...)? Se sim, favor informar.*

*4. Foi considerado custo de equipamentos auxiliares (caminhão munck, palataforma elevatória, andaimes,..)? Se sim, favor detalhar.*

#### **Resposta à contribuição nº 21:**

1. Para fins de manutenção, foi considerada a taxa de 1% sobre o valor dos equipamentos do terminal e 0,5% sobre o valor das obras civis, sendo essa premissa análoga à adotada nos estudos de Terminais Portuários desenvolvidos pela ANTAQ e aprovados pelo TCU.

2. Não foi considerada a substituição dos tombadores.

3. Não foi considerado investimento para adequação dos ativos, exceto os apresentados no Caderno de Engenharia<sup>16</sup>.

4. Todos os custos de manutenção previstos para esta rubrica estão abrangidos pelas taxas de 1% sobre o valor dos equipamentos do terminal e 0,5% sobre o valor das obras civis, sendo essa premissa análoga à adotada nos estudos de Terminais Portuários desenvolvidos pela ANTAQ e aprovados pelo TCU.

#### **Contribuição nº 22:**

*5.0 Custos e Despesas Operacionais - 5.1.4.4 - Segurança: Foi considerado dimensionamento de segurança apenas diurno ou 24hs, incluindo final de semana?*

#### **Resposta à contribuição nº 22:**

O dimensionamento do quantitativo de segurança foi realizado adotando-se práticas verificadas em estudos de terminais portuários, análogos ao presente caso. Entretanto, as questões levantadas serão

---

<sup>14</sup> Volume IV. Caderno Operacional – Item 5.1.1. Mão-de-obra

<sup>15</sup> Volume IV. Caderno Operacional – Item 5.1.4.3. Segurança

<sup>16</sup> Volume III. Caderno de Engenharia – Item 4. Restauração do Lote para Início da Operação

analisadas e, caso pertinente, serão realizados os ajustes necessários na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.

**Contribuição nº 23:**

*Página 7, Item 3.1: Foi verificado se existe convênio vigente com a Prefeitura de Porto Franco para competência de licenciamento ambiental?*

**Resposta à contribuição nº 23:**

A competência para o Licenciamento Ambiental é definida na Lei Complementar 140/2011, na qual a VALEC se baseou para realizar o estudo ambiental.

**Contribuição nº 24:**

*5.0 Custos e Despesas Operacionais - 5.1.4.4 - Segurança: Foi considerado dimensionamento de segurança apenas diurno ou 24hs, incluindo final de semana?*

**Resposta à contribuição nº 24:**

O dimensionamento do quantitativo de segurança foi realizado adotando-se práticas verificadas em estudos de terminais portuários, análogos ao presente caso. Entretanto, as questões levantadas serão analisadas e, caso pertinente, serão realizados os ajustes necessários na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.

**Contribuição nº 25:**

*Página 7, Item 3.1: Como relação ao investimento (obra Estacionamento) será necessário realizar Inventário Florestal para justificar pedido de ASV bem como incluir esta área na poligonal do licenciamento. Será possível modificar a licença existente? Este ponto foi avaliado?*

**Resposta à contribuição nº 25:**

A equipe técnica da VALEC entende pela necessidade de inventário florestal para justificar o pedido de ASV, estando previsto inclusive no âmbito do Caderno de Meio Ambiente a precificação deste serviço. Destaca-se que é possível modificar a licença existente, bem como emissão de novo licenciamento, sendo essa decisão de competência do órgão ambiental licenciador.

**Contribuição nº 26:**

*Página 8, Item 3.1: Deverá ser avaliada a possibilidade de realizar Plano Básico de Regularização (PBR) para obtenção de LAR, visto que será feito por outro empreendedor e a LO 1012924/2015 anterior está arquivada. Licença esta arquivada por que a atividade esta paralisada ou por que esta vencida? Se estiver vencida poderá ser regularizada?*

**Resposta à contribuição nº 26:**

A licença está arquivada por ambos os motivos. Nesse intuito, a VALEC sugere a obtenção da LAR - Licença Ambiental de Regularização. Entretanto, a decisão e a competência são do órgão ambiental licenciador.

**Contribuição nº 27:**

*Página 9, Item 3.1, item 3.1 - III, item 3.1.1 e item 3.2: Existe algum relatório de caracterização para comprovar a inexistência de passivos? No caderno de meio ambiente cita que não há passivos, entretanto, nos itens de contrato ele cita que o responsável por remediar, recuperar e gerenciar os passivos ambientais será o concessionário.*

**Resposta à contribuição nº 27:**

A VALEC realiza vistorias rotineiras nos seus empreendimentos e possui sistema próprio de cadastramento de passivos ambientais - SIOCA. Em consulta ao sistema não foi constatado nenhum passivo registrado na área do Pátio.

Entretanto, cumpre mencionar que ao longo do horizonte de exploração do terminal é de responsabilidade do futuro concessionário remediar, recuperar e gerenciar os passivos ambientais relacionados a Concessão de Uso.

**Contribuição nº 28:**

*3.1.2. Avaliação visual do entorno, aglomerados populacionais mais próximos. Pág - 9: Estudo de campo das comunidades lindeiras, em especial do assentamento rural (EX. MST, verificar que tipo de assentamento para avaliar riscos), por estarem menos de 10km do empreendimento. Portaria Interministerial 060/2015 (Amazônia Legal). Existe algum estudo e/ou documento que identifica estas comunidades de forma mais detalhada? Existe anuência do Iphan para este licenciamento?*

**Resposta à contribuição nº 28:**

Não foi realizado estudo mais detalhado e não existe anuência específica do IPHAN para este licenciamento. A FNS como um todo já superou essa fase do licenciamento e no passado, quando de sua implantação, obteve as anuências necessárias. Entretanto, o licenciamento será de responsabilidade da concessionária, assim como anuências e autorizações dos órgãos intervenientes.

**Contribuição nº 29:**

*3.1.2. Avaliação visual do entorno, aglomerados populacionais mais próximos. Pág - 9: Estudo de campo das comunidades lindeiras, em especial do assentamento rural (EX. MST, verificar que tipo de assentamento para avaliar riscos), por estarem menos de 10km do empreendimento. Portaria Interministerial 060/2015 (Amazônia Legal). Existe algum estudo e/ou documento que identifica estas comunidades de forma mais detalhada? Existe anuência do Iphan para este licenciamento?*

**Resposta à contribuição nº 29:**

Não foi realizado estudo mais detalhado e não existe anuência específica do IPHAN para este licenciamento. A FNS como um todo já superou essa fase do licenciamento e no passado, quando de sua implantação, obteve as anuências necessárias. Entretanto, o licenciamento será de responsabilidade da concessionária, assim como anuências e autorizações dos órgãos intervenientes.

**Contribuição nº 30:**

*4.2. Geração de Resíduos Sólidos. Pág - 10: O documento cita a destinação de resíduos não perigosos para cooperativas de material reciclável local. Existem cooperativas já autorizadas para recebimento destes resíduos de forma ambientalmente adequada?*

**Resposta à contribuição nº 30:**

A citação é apenas referencial, a competência pela determinação será do órgão ambiental.

**Contribuição nº 31:**

*4.8. Modificação e transtorno da população. Pág - 12.: Foi realizado algum estudo de trafego na região para planejamento do trânsito de veículos nas cidades, evitando interferir no tráfego e prevenir acidentes?*

**Resposta à contribuição nº 31:**

Não foi realizado estudo específico de tráfego para planejamento do trânsito de veículos nas cidades, no entanto foi feita uma avaliação técnica em nível de verificação de fluidez e segurança viária nas vias de acesso ao terminal, cujo resultado se resumiu na necessidade de implantação de estacionamento próprio para veículos pesados, conforme previsto no Caderno de Engenharia<sup>17</sup>.

**Contribuição nº 32:**

*Capítulo 5. DOS DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO: Item 15.1.2. Qualificação Técnica, pág. 20.*

*Indicação de profissional(is) qualificado(s) para exercer as atividades de movimentação e armazenagem de cargas/mercadorias, com comprovação da citada qualificação pretérita expressa em currículo e atestado.*

*Que tipo de atestado técnico é considerado comprobatório? Gostaríamos de mais detalhes sobre este documento. Existe algum modelo referência?*

*Conforme citado no item 15.1.2.1, por relação de emprego, é necessário apenas o currículo do mesmo acrescido das documentações dos itens 15.1.2.2?*

**Resposta à contribuição nº 32:**

No tocante ao primeiro questionamento, a redação será ajustada de maneira a trazer maior clareza sobre a questão aventada. Quanto à segunda questão, a relação de emprego deverá ser comprovada por meio da apresentação do vínculo empregatício formal do profissional (p.ex registro na CTPS), adicionada à comprovação da qualificação pretérita exigida na cláusula 15.1.2 em currículo e atestado.

**Contribuição nº 33:**

*6.1 É facultada às Proponentes a realização de visita técnica no local da concessão de uso durante o período de XX/XX/XXXX a XX/XX/XXXX de forma a possibilitar a elaboração de suas propostas.*

*Como deve ser feita a solicitação para vistoria? Solicitamos detalhar no Edital como deverá ser feita a solicitação para vistoria.*

---

<sup>17</sup> Volume III. Caderno de Engenharia – Item 6. Investimentos para estacionamento, espera e recepção de caminhões

**Resposta à contribuição nº 33:**

A redação será ajustada de maneira a atender a contribuição realizada.

**Contribuição nº 34:**

*4.1.2. As respostas serão divulgadas exclusivamente em eventuais Cadernos de Perguntas e Respostas a serem disponibilizados no endereço eletrônico [www.valec.gov.br](http://www.valec.gov.br) e se vinculam ao Edital. (Pág 05)*

*Sugerimos que seja incluído prazo máximo de devolutiva para que a VALEC publique as respostas dos esclarecimentos antes do Leilão.*

**Resposta à contribuição nº 34:**

A redação será ajustada de maneira a atender a contribuição realizada.

**Contribuição nº 35:**

*Incluir no Edital o prazo máximo para pagamento da outorga, que será objeto das propostas econômicas a serem apresentadas pelas licitantes.*

*Não identificamos no Edital o prazo máximo e condições para pagamento do valor a ser ofertado na licitação como pagamento pela outorga. Sugerimos que a condição seja incluída no Edital.*

**Resposta à contribuição nº 35:**

A redação será ajustada de maneira a atender a contribuição realizada.

**Contribuição nº 36:**

*Sugestões de alterações/inclusões*

*Edital*

*“5.1.1. Será admitida a participação, na presente licitação, de concessionárias de transporte ferroviário de cargas, ainda que tais concessionárias sejam sociedades de propósito específico constituídas para a execução de contrato de concessão ferroviária.”*

*“15.1.1.1. Quando a Proponente for sociedade de propósito específico constituída para a execução de contrato de transporte ferroviário de cargas, será dispensada a exigência de apresentação de Minuta de constituição de Sociedade de Propósito Específico – SPE como requisito de habilitação jurídica.”*

*Contrato*

*“8.1.1.1. Quando a Proponente vencedora da licitação for sociedade de propósito específico constituída para a execução de contrato de transporte ferroviário de cargas, será dispensada a constituição de subsidiária apenas para a exploração do objeto do Contrato, devendo a Proponente vencedora, neste caso, explorar o objeto do Contrato em caráter de operação acessória à referida concessão de transporte ferroviário de cargas. Caso o contrato de concessão de transporte ferroviário de cargas seja extinto antes do decurso do prazo de vigência do Contrato, a Concessionária deverá constituir sociedade de propósito específico na forma prevista na cláusula 8.1.1.”*

*Admitir a participação na licitação de Concessionárias de transporte ferroviário de cargas, ainda que tais Concessionárias tenham sido constituídas com o propósito específico de executar contratos de concessão ferroviária, na medida em que a operação do Terminal Intermodal licitado poderá ser enquadrada como “operação acessória”, nos termos definidos no art. 2º, XIII das Resoluções ANTT 3.694/2011 e 3.695/2011.”*

**Resposta à contribuição nº 36:**

As questões levantadas serão analisadas e, caso pertinente, serão apresentadas na versão final do Edital.

**Contribuição nº 37:**

*Contribuição com relação aos riscos*

*9.4.1. Na ocorrência de riscos cuja responsabilidade não foi atribuída à CONCESSIONÁRIA, a CONCESSIONÁRIA terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro que se dará por meio de (i) prorrogação do prazo de vigência do presente Contrato; (ii) indenização à Concessionária; e/ou (iii) modificação de obrigações contratuais da CONCESSIONÁRIA.*

**Resposta à contribuição nº 37:**

As questões levantadas serão analisadas e, caso pertinente, serão apresentadas na versão final do Edital.

**Contribuição nº 38:**

*iv - 8.4.1.3.2 : Existe recomendação sobre o piso do estacionamento para não emitir poeira, porém o CapEx e desenhos indicam brita, o que não evita poeira.*

**Resposta à contribuição nº 38:**

A redação será ajustada, indicando que a utilização de brita se dará com objetivo de reduzir a emissão de poeira.

**Contribuição nº 39:**

*iv - 8.4.1.3.2 : Recomendação sobre o piso do estacionamento para não emitir poeira, porém o terminal apresenta piso em terra.*

**Resposta à contribuição nº 39:**

A redação será ajustada de maneira a atender a contribuição realizada.

**Contribuição nº 40:**

*Sugestão de correção de erro material constante na cláusula 5.4 da minuta de contrato submetida à consulta pública, já que ela não relaciona o seguro-garantia como modalidade admitida para a garantia da execução do contrato, apesar de a subcláusula 5.4.3 conter regras aplicáveis justamente ao seguro-garantia.*

**Resposta à contribuição nº 40:**

A redação será ajustada de maneira a atender a contribuição realizada.

**Contribuição nº 41:**

*Página 11, Item 4.2: Ajuste da referência: "Os impactos ambientais associados a esses resíduos estão relacionados à contaminação do solo e das pessoas. Para prevenir e mitigar possíveis impactos, deve-se executar as medidas de gerenciamento de resíduos sólidos propostas no capítulo 0." (Trocar Capítulo 0 por Capítulo 5).*

**Resposta à contribuição nº 41:**

A redação será ajustada de maneira a atender a contribuição realizada.

**Contribuição nº 42:**

*3. Premissas do modelo econômico-financeiro. Programas de incentivo considerados: REIDI (pg. 4)*

*4.3. Custos de Capital e Investimentos (CAPEX) "considerados os benefícios fiscais REIDI"*

*Sugestão de exclusão do REIDI da modelagem financeira, pelo fato de que o benefício não abrange (é exclusivo para transportes, portos, energia saneamento básico e irrigação, conforme artigo 2º da Lei 11.488/07)*

**Resposta à contribuição nº 42:**

As questões levantadas serão analisadas e, caso pertinente, serão incorporadas na versão final do estudo, a qual será divulgada com a publicação do Edital.

**VALEC** Engenharia, Construções  
e Ferrovias S.A.

Desde 1972 promovendo ferrovias no Brasil pelo Governo Federal. Entre as suas realizações constam os estudos técnicos da Estrada de Ferro Carajás, projeto e construção da Ferrovia Norte-Sul – com o primeiro lugar em 2019 pelo projeto estratégico do ano na América Latina pela CG/LA Infrastructure – e projeto e construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste.

**ONDE ESTAMOS:**

SAUS, Quadra 01, Bloco “G”, Lotes 3 e 5  
Brasília/DF – 70308-200

+55 (61) 2029-6100 | (61) 2029-6101  
presidencia@valec.gov.br



Visite nosso *website*



MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA  
**BRASIL**  
GOVERNO FEDERAL

007/2012

<b>MULTIGRAIN S/A</b>	06.963.088/0017-90
<b>MILTGRAIN S/A</b>	06.963.088/0017-90
	484
ROD. FERROVIA NORTE SUL, LT 05, KM 105	PORTO FRANCO-MA
PARQUE INDUSTRIAL	133888/D-RJ
MEIRE ADRIANE QUARESMA CANGUSSU	3.646,40 m <sup>2</sup>
COMERCIAL (DEPÓSITO DE GRÃOS)	XXXXXX m <sup>2</sup>
COMERCIALIZAÇÃO DE GRÃOS	WILNI – MAJ QOCBM

**RESSALVAS:**

Este documento não vale como Certificado de Aprovação para funcionamento, limitando-se apenas para execução do projeto.

Capítulo VI do COSCIP/MA; Capítulo XI do COSCIP/MA; art.188 Capítulo XVII do COSCIP/MA; Sistema de iluminação de emergência e alarme; Sinalização de dispositivos e vias de escape.

26/11/2012

CONFERE:

---

**WILNI BARBOSA LIMA – MAJ QOCBM**  
COMANDANTE DO 9ºGBM/CBMMA

**508/2017**

NOS TERMOS DA LEI Nº 6.546 DE 29/12/95 CERTIFICAMOS QUE A EDIFICAÇÃO OU ÁREA DE RISCO ABAIXO, **VISTORIADA EM 25/07/2017**, POSSUI AS MEDIDAS DE SEGURANÇA CONTRA INCÊNDIO E PÂNICO, FICANDO LIBERADO PARA O **HABITE-SE E/OU ALVARÁ DE FUNCIONAMENTO**.

NOME/EMPRESA

**MULTIGRAIN**

Ocupante

**MULTIGRAIN S.A.**

CNPJ/CPF

**06.963.088/0017-90**

Endereço

**ROD. FERROVIA NORTE SUL**

Número

**S/N**

Bairro

**ZONA RURAL**

Cidade

**PORTO FRANCO**

Técnico Responsável

**MEIRE ADRIANE QUARESMA CANGUSSU**

CREA/CAU

**133888/D-RJ**

Ocupação

**COMERCIAL VAREJISTA**

Área Total Construída (ATC)

**3.646,40 m<sup>2</sup>**

Atividade

**COMÉRCIO ATACADISTA DE MATÉRIAS-PRIMAS AGRÍCOLAS NÃO ESPECIFICADAS ANTERIORMENTE**

Observações

- 1) Este documento deverá permanecer na edificação em local visível.
- 2) Possui validade até 25/07/2018, estando sujeito a ser cassado nesse prazo, desde que a nossa fiscalização constate alteração nos equipamentos ou sistema de proteção contra incêndio e pânico.

Projeto nº

**CAP 07/2012**

Emissão

**25/07/2017**

Vistoriador(es)

**1º TEN BM FLAVIO**



Av. Brasil, s/n - Cibrazém, Estreito – Maranhão  
CNPJ: 22.652.399/0001-28  
(99) 99197 0505/98802 8648/98133 5542  
E-mail: 9bbm@cbm.ma.gov.br

CONFERE:

Glassius **Magnum** Tadeu Assis Coêlho - Maj QOCBM  
Comandante do 9º BBM/CBMMA