
Seção A – Apresentação

1. Introdução

Esta seção aborda informações gerais sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de granéis minerais e carga geral em área localizada no Complexo Portuário de Suape, município de Ipojuca-PE, denominada **SUA07** no âmbito do planejamento do Governo Federal.

Os estudos de viabilidade de arrendamentos portuários objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios. Em linhas gerais, busca-se identificar a estimativa inicial de valores remuneratórios pela exploração do ativo para abertura de licitação, considerando-se, para tanto, diversas variáveis de ordem jurídica, técnica, operacional, econômica, financeira, contábil, tributária e ambiental.

Desse modo, no presente estudo foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento **SUA07**, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

Por meio do despacho nº 49/2020/DEAP/SFPP de 29/04/2020, o Ministério de Infraestrutura encaminhou a relação de estudos a serem elaborados pela Empresa de Planejamento e Logística-EPL. O estudo tem como objetivo subsidiar procedimento licitatório para arrendamento portuário de área destinada à movimentação e armazenagem de granéis minerais e carga geral, no Complexo Portuário de Suape.

De maneira geral, o processo de elaboração dos estudos consiste na elaboração do estudo, em especial:

- Atualização da situação jurídica e contratual das áreas/instalações a serem licitadas;
- Atualização da situação atual da área, tais como: dimensão da área, *layout*, tipo de carga, acessos, inventários de bens existentes, operação etc.;
- Atualização das premissas operacionais do estudo: demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, câmbio, impostos, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
- Incorporação de determinações/contribuições de órgãos intervenientes ocorridas nas primeiras rodadas de leilões portuários, tais como: TCU, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP entre outros; e

Oportuno mencionar que são adotados os regramentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Complexo Portuário de Suape, a seguir especificado.

Seção A – Apresentação

INSTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Resolução nº 5.464-ANTAQ, de 23 de junho de 2017;	Manual de análise de EVTEA
Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP (2017);	Planejamento setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário de Suape (2019);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Suape (2020).	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração Portuária-REP (2019)	Planejamento setorial
Comex Stat – MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (2019)	Planejamento setorial

Tabela 1 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em localizadas no Porto de Suape.
Fonte: Elaboração própria.

2. O Estudo

O estudo de viabilidade da área de arrendamento **SUA07** está estruturado em seções, conforme explicitado a seguir:

- Seção A – Apresentação;
- Seção B – Estudos de Mercado;
- Seção C – Engenharia;
- Seção D – Operacional;
- Seção E – Financeiro; e
- Seção F – Ambiental.

A partir da avaliação de viabilidade baseada em uma multiplicidade de variáveis, é possível obter projeções de comportamento do empreendimento frente ao mercado, possibilitando maior segurança e transparência nas decisões de investimento para os interessados no certame.

A metodologia de avaliação utilizada para precificar os arrendamentos portuários é a do Fluxo de Caixa Descontado (FCD), segundo a qual os fluxos operacionais são projetados para determinado horizonte de tempo, apurando-se dessa estrutura de receitas e despesas a riqueza líquida expressa em moeda atual (presente), por meio da aplicação de taxa de desconto denominada “custo médio ponderado de capital”, do inglês *Weighted Average Capital Cost* – WACC. Oportuno esclarecer que o estudo de viabilidade **SUA07**, está referenciado na data-base de **outubro/2020**.

O prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 anos, com celebração de contrato prevista para o ano de 2022, e término em 2046.

Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **SUA07**, que visa atender a armazenagem de granéis minerais e carga geral, cumpre destacar que os fluxos operacionais estimados possuem sentido de embarque e desembarque.

Seção A – Apresentação

GRANÉIS MINERAIS

No ano de 2017 foram movimentadas 542 mil toneladas de granel sólido mineral no Complexo Portuário de Recife e Suape. Os produtos de maior relevância dessa natureza de carga são barrilha, fertilizantes e coque de petróleo que juntos correspondem a 80% da movimentação dessa natureza em 2017.

Coque de Petróleo - No ano de 2017, o Complexo Portuário de Recife e Suape movimentou 124 mil toneladas de coque de petróleo, através das instalações dos Portos Organizados. As operações ocorreram nas navegações de longo curso e cabotagem e nos sentidos de embarque e desembarque, sendo os desembarques de cabotagem responsáveis por 47% da movimentação em 2017.

Os principais destinos do produto embarcado, em 2017, foram os Portos de Santos (51%) e Vitória (48%). No caso das exportações, o destino principal foi Emirados Árabes (ANTAQ, 2017b).

O coque de petróleo é utilizado, sobretudo, nas indústrias siderúrgica, metalúrgica e cimentaria. O produto pode ser utilizado como combustível e também como substituto de outras fontes de energia como o gás natural, o carvão mineral, dentre outros (PETROBRAS, 2015). No caso do Complexo em questão, o coque verde embarcado é oriundo da Petrobras, sendo produzido pela RNEST.

Já o desembarque do produto no Complexo visa o atendimento da demanda regional das indústrias relacionadas à construção civil. O produto importado se diferencia daquele exportado, por apresentar uma maior concentração de enxofre, sendo menos eficiente do ponto de vista energético e, portanto, apresentando menor custo.

CARGA GERAL

Açúcar ensacado - O Porto de Suape é o principal responsável pelas movimentações de açúcar ensacado e em contêiner, enquanto o Porto do Recife opera os volumes de carga geral e granel sólido. No Porto de Suape, desde meados de 2016, as operações se concentram no Terminal da Agrovia.

Considera-se a movimentação de açúcar entre os Portos Organizados do Complexo como tendo um caráter complementar, sendo que a movimentação do produto como granel sólido vegetal (212 mil toneladas em 2017) tende a manter-se no Porto do Recife, enquanto a mercadoria containerizada (8 mil toneladas em 2017) tende a se concentrar em Suape. Além disso, ressaltasse que a movimentação do açúcar em sacarias, como carga geral (162 mil toneladas em 2017) deve ser compreendida sob a ótica de competição entre os Portos Organizados, compreendendo questões como os custos de operação, o valor da tarifa portuária e a qualidade do serviço ofertado.

As exportações do Porto do Recife têm origem principalmente nos municípios de Camutanga (PE) (23%) e Santa Rita (PB) (12%). Já o Porto de Suape escoia o açúcar dos municípios de Sirinhaém (PE) (36%), São José da Laje (AL) (24%) e Ipojuca (PE) (14%) (ALICEWEB, 2017).

Seção A – Apresentação

Com relação ao mercado consumidor, o açúcar exportado pelo Porto de Suape, que movimenta principalmente carga geral, tem como principais destinos Mauritânia, Haiti, Costa do Marfim e Angola (ALICEWEB, 2017). Observa-se que os países demandantes dessa mercadoria se configuram como mercados de menor potencial de consumo, por serem países de menor contingente populacional, comparativamente aos mercados de destino do açúcar a granel exportado pelo Porto do Recife, que se destinam aos Estados Unidos, Malásia e Finlândia.

Com a finalidade de atender a demanda regional dos diversos produtos analisados, assim como aumentar o fluxo de exportações por meio de investimentos em infraestrutura logística de distribuição, verifica-se a necessidade de elaboração do presente estudo de viabilidade visando à abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento **SUA07**.

3. Descrição do Complexo Portuário de Suape

O Porto de Suape integra o Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros que ocupa uma área total de aproximadamente 13.500 hectares das cidades de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho. O Complexo é dividido em Zona Industrial Portuária, Zona Industrial, Zona de Preservação Ecológica, Zona Central de Serviços e Zona de Preservação Cultural. Dentro do Complexo existem mais de 100 empresas em operação e várias outras em fase de instalação.

O Porto de Suape pode ser considerado como potencial porto concentrador e entreposto de cargas, pois sua localização é privilegiada, próxima ao hemisfério norte e principais rotas marítimas internacionais e possui uma grande área disponível para expansão.

Nesse contexto, o Complexo vem atraindo um volume grande de investimentos nacionais e estrangeiros, especialmente nos segmentos de petróleo, gás e indústria naval. Sua área de influência abrange todo o Estado de Pernambuco, estendendo-se aos Estados da Paraíba, Alagoas, Rio Grande do Norte, Ceará e interior do Maranhão.

3.1. Localização

O Porto de Suape está localizado no litoral sul do Estado de Pernambuco entre a foz dos rios Ipojuca e Massangana e entre o Cabo de Santo Agostinho e o Pontal do Cupe, distando cerca de 40 km ao sul da cidade do Recife.

A figura a seguir ilustra a localização e a poligonal que delimita a área do Porto Organizado de Suape.

Seção A – Apresentação

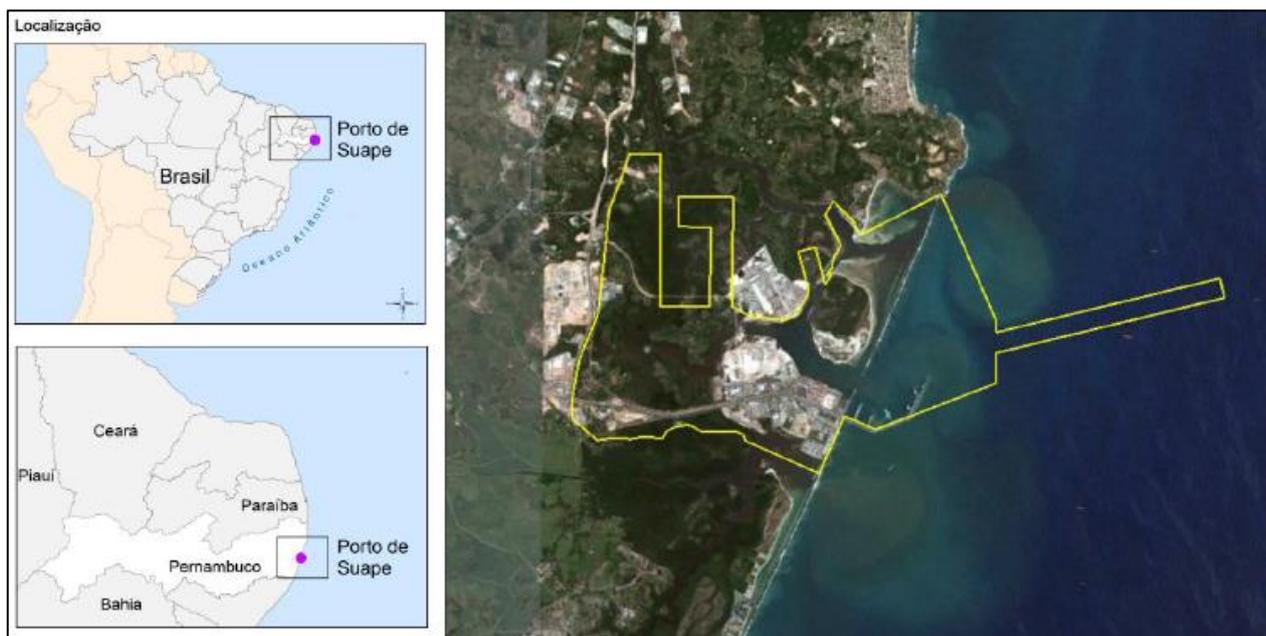


Figura 1: Localização do Complexo Portuário de Suape.
Fonte: Elaboração Própria, a partir do Plano Mestre (2019).

O Porto de Suape é dividido em duas áreas distintas: externo e interno.

- O Porto Externo consiste em uma baía artificial situada entre o cordão de recifes que acompanha o litoral e o molhe de proteção externo. No porto externo estão localizados quatro píeres de granéis líquidos e 1 Cais de Múltiplo Uso (CMU), totalizando oito berços, além de uma tancagem flutuante de GLP.
- No porto interno, existem 3 cais públicos de uso múltiplo, totalizando 1,6 km de comprimento, e 5 berços de atracação, além de um terminal especializado de contêineres (TECON).

3.2. Acessos

3.2.1. Acesso Rodoviário

A hinterlândia do Complexo Portuário de Recife e Suape é composta pelas rodovias BR-232, BR-101, Antiga BR-101, PE-060 e PE-042. Os veículos com destino ao Porto de Suape podem acessar diretamente a Via Expressa a partir da BR-101, ou utilizar as rodovias PE-028 e Acesso à rotatória, interligadas à PE-060. A VPE-052, também conhecida como Contorno da Refinaria, apresenta-se como alternativa de conexão entre a PE-060 e o Porto. O acesso atual ao TUP EAS ocorre pela Av. Portuária. Os veículos passam pela portaria do Porto de Suape e percorrem vias internas do Porto em direção ao estaleiro.

A rodovia BR-101 é uma rodovia litorânea que permite o acesso a diversos municípios do estado de Pernambuco, assim como a estados vizinhos. A maior parte da rodovia encontra-se em boas condições de tráfego. Já a BR-232 é uma rodovia transversal que se inicia na capital Recife partindo rumo ao interior terminando em Parnamirim. Essa é uma importante rodovia para Suape uma vez que faz ligação com as

Seção A – Apresentação

demais rodovias que cruzam o estado. Já as rodovias PE-060 e PE-028 formam um complexo rodoviário denominado Express Way.

Além das rodovias citadas, cabe mencionar outras rodovias que também se fazem importantes para conexão com o porto, tais quais a BR-408, PE-045, PE-042, PE-038, e PE-009 (Via Expressa).

A imagem a seguir mostra as principais vias de acesso rodoviário ao Porto de Suape.

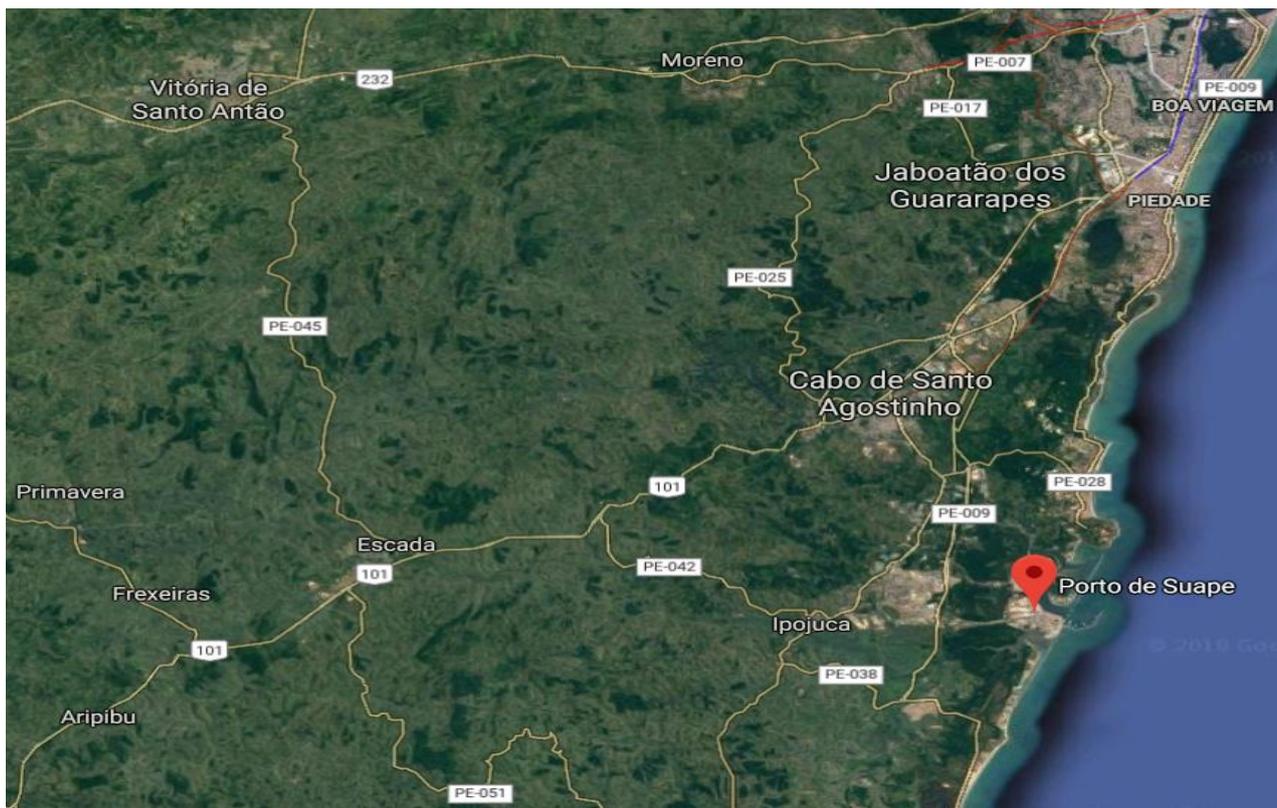


Figura 2: Vias de acesso rodoviário ao Complexo Portuário de Suape.

Fonte: Elaboração própria, a partir do *google Earth*.

3.2.2. Acesso Ferroviário

O acesso ferroviário ao porto é feito pela Ferrovia Transnordestina Logística – FTL (antiga CFN). Entre as estações do Cabo e Ponte dos Carvalhos deriva-se o Tronco Distribuidor Ferroviário – TDF, o qual é composto por uma via com 23 km de extensão, construída em bitola métrica sobre dormentes de concreto.

Atualmente o acesso ferroviário está sem operação, de acordo com a classificação do Sistema de Acompanhamento e Controle do Transporte Ferroviário – SAFF (ANTT). Contudo, existem projetos de reativação da ferrovia, ainda sem previsão para retomada das operações. Cita-se também a previsão de implantação de uma pera ferroviária na entrada do porto, para atender os segmentos de granéis sólidos, líquidos e carga geral.

Seção A – Apresentação

A imagem a seguir ilustra a rede ferroviária associada ao Porto de Suape.

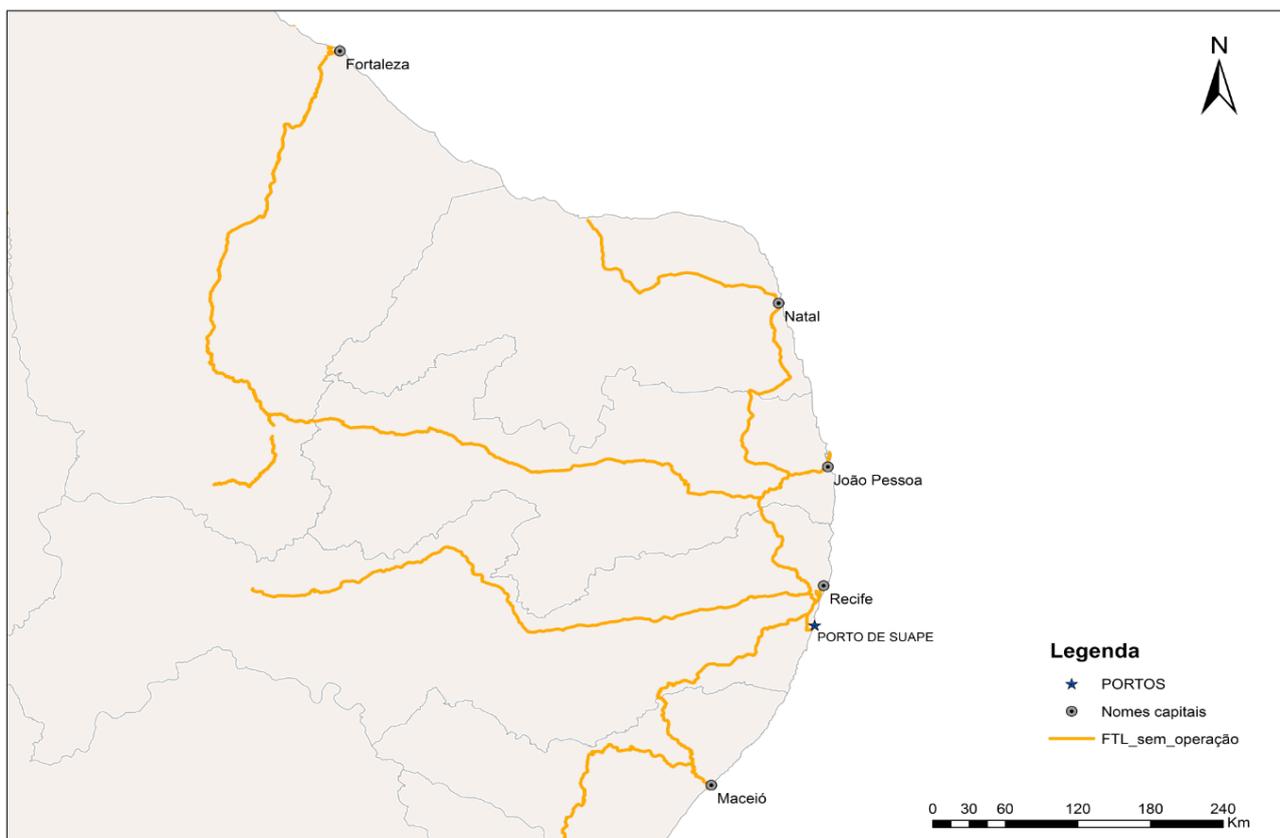


Figura 3: Vias de acesso ferroviário (sem operação) ao Complexo Portuário de Suape.

Fonte: Elaboração própria, a partir do SAFF (ANTT), acesso em 13/03/2018.

3.2.3. Acesso Aquaviário

O acesso aquaviário do Porto de Suape se dá por via marítima. A entrada do porto está localizada entre o farol da ponta do molhe de proteção e a boia de balizamento nos arrecifes.

Atualmente, as rotas de entrada, tanto no porto externo, quanto no porto interno, seguem os princípios de segurança da carta náutica, com o apoio dos balizamentos implantados.

De acordo com as NPCP-PE (BRASIL, 2001a), no Porto de Suape há somente uma orientação para a navegação, representada por uma linha reta, na direção nordeste/sudoeste, passando pela extremidade do molhe. Esse trecho possui uma extensão de 1,1 km, bem como uma largura de 580 m compreendida entre o farol da ponta do molhe de proteção e a boia de balizamento.

A bacia de evolução do Porto de Suape conta com uma largura máxima de 900 m. Além disso, considerando a profundidade mínima de 14,8 m, o calado máximo permitido de 16 de abril a 30 de setembro é de 15,7 m, enquanto que de primeiro de outubro a 15 de abril é de 15,9 m. Em relação ao comprimento das embarcações, o máximo permitido é 300 m, o qual é reduzido no período noturno tomando como base as restrições de atracções nos berços.

Seção A – Apresentação

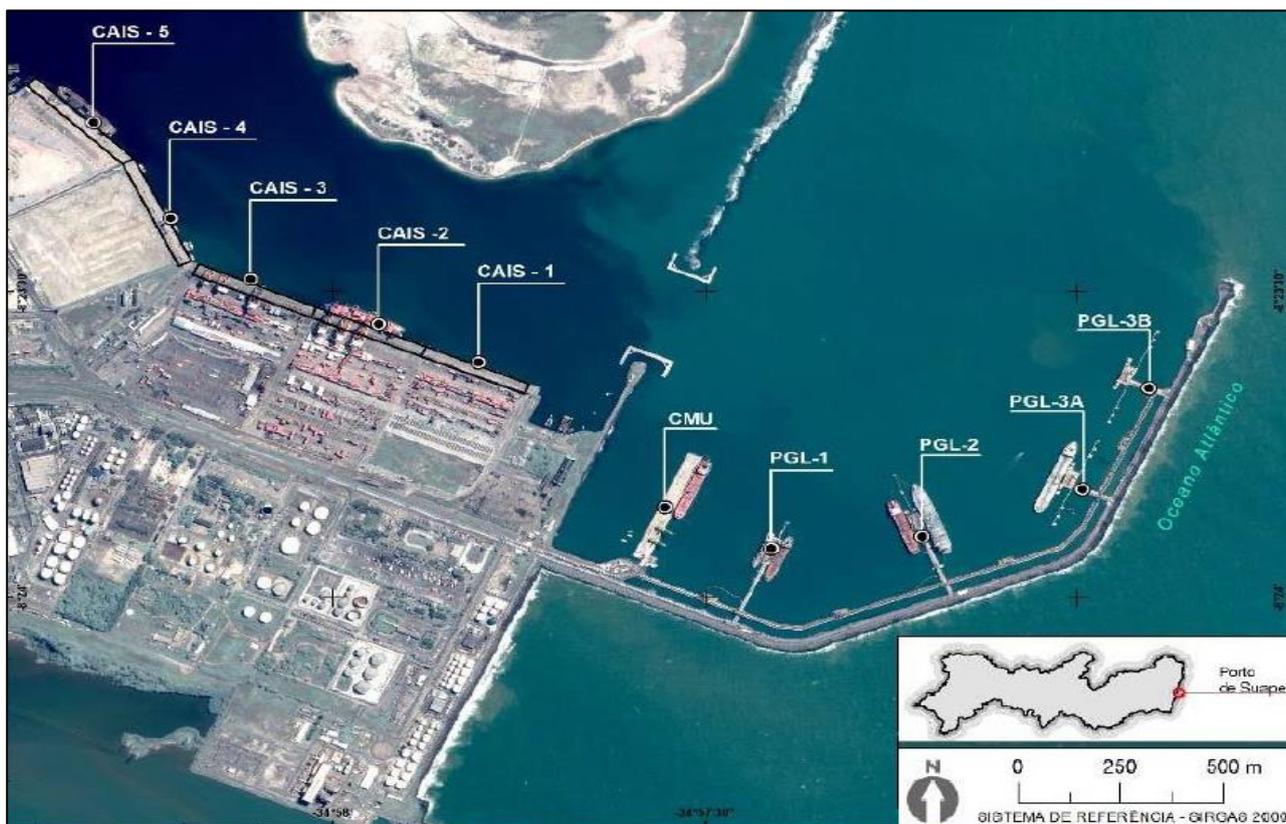


Figura 4: Infraestrutura de Acostagem do Porto de Suape.

Fonte: Regulamento de Exploração do Porto - REP - Complexo Portuário de Suape.

No porto externo compreendem os dois píeres de granéis líquidos (PGL – 1 e PGL – 2) e um Cais de Múltiplo Uso (CMU) e, no Porto Interno, um terminal de contêineres especializado - TECON, além de 3 cais públicos de uso múltiplo (Cais 1, 4 e 5).

As defensas dos Cais e Píeres do Porto de Suape são constituídas por um painel de aço fixado por parafusos a estruturas de borrachas que por sua vez apresentam formatos cônicos, cilíndricos ou modulares. A face que mantém contato direto com o costado da embarcação recebe placa de UHMW, material esse que facilita o deslizamento no costado e consequentemente protege o painel da defesa. Todo esse conjunto é fixado no Cais através de parafusos e recebem também correntes que limitam a movimentação das defensas. A tabela a seguir descreve as características físicas das estruturas de acostagem.

Seção A – Apresentação

Área	Berço	Porte do Navio	Profundidade (m)	Destinação operacional	Condição
Porto Externo	PGL-1 Berço Leste	Até 45.000 TPB	12,7	Granel Líquido	Público
	PGL-1 Berço Oeste	Até 45.000 TPB	12,9	Granel Líquido	Público
	PGL2 Berço Leste	Até 90.000 TPB	12,6	Granel Líquido	Público
	PGL2 Berço Oeste	Até 90.000 TPB	13,5	Granel Líquido	Público
	PGL3A	Até 120.000 TPB	12,7	Granel Líquido	Público (prioridade Petrobrás)
	PGL3B	Até 170.000 TPB	17,7	Granel Líquido	Público (prioridade Petrobrás)
	CMU Berço Oeste	Até 20.000 TPB	10,2	Carga Geral / Granel Líquido	Público
	CMU Berço Leste	Até 80.000 TPB	14,0	Carga Geral / Granel Líquido	Público
Porto Interno	Cais 1	Até 120.000 TPB	14,7	Contêiner / Carga Geral / Veículos	Público
	Cais 2	Até 120.000 TPB	14,4	Contêiner	Arrendado
	Cais 3	Até 120.000 TPB	11,6	Contêiner	Arrendado
	Cais 4	Até 120.000 TPB	12,1	Granel Sólido / Carga Geral / Veículos	Público
	Cais 5	Até 120.000 TPB	12,9	Granel Sólido / Carga Geral / Veículos	Público

Tabela 2 - Características Físicas dos berços de atracação do Complexo Portuário de Suape.

Fonte: Elaboração própria, a partir do Regulamento de Exploração do Porto - REP - Complexo Portuário de Suape.

3.2.4. Acesso Dutoviário

O acesso dutoviário para transporte de carga para o Porto de Suape ocorre em casos específicos, destacando-se as operações de movimentação de petróleo cru, que ocorrem no sentido de desembarque no berço PGL-3A, com destino para a RNEST (Refinaria Abreu e Lima), por um sistema de dutos, com faixa de servidão. Cita-se a existência de outras redes de dutos exclusivas de indústrias instaladas no Complexo Industrial de Suape.

4. Descrição da Área de Arrendamento

A área de arrendamento **SUA07** está localizada dentro da poligonal do Complexo Portuário de Suape, no trecho denominado “porto interno”, parte continental do Porto, em frente ao Estaleiro Atlântico Sul, localizado na margem oposta do canal do porto.

O Terminal é projetado para movimentar e armazenar granéis minerais e carga geral, composto por uma área de 72.542 m² contendo um armazém e instalações prediais.

Estimam-se melhorias pontuais em termos de novas estruturas para o terminal, ressaltando-se que os ativos relevantes para realização das operações já estão instalados.

Seção A – Apresentação

Para as operações de berço, o terminal poderá utilizar o Cais 5, o qual possui prioridade para movimentação de veículos e como segunda prioridade, as operações de granéis minerais e carga geral, podendo receber navios com comprimento de até 300 metros.

Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **SUA07** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (07/2019) vigente do Complexo Portuário de Suape.

A figura a seguir apresenta imagem aérea da área de arrendamento **SUA07**.



Figura 5: Localização área de arrendamento **SUA07** no Porto de Suape.

Fonte: Plano Mestre (2019).

A figura a seguir apresenta o layout da área total do arrendamento **SUA07**.

Seção A – Apresentação



Figura 6: Delimitação da área de arrendamento **SUA07** no Porto de Suape.
Fonte: Elaboração Própria.