

---

## Seção A – Apresentação

---

### 1. Introdução

Esta seção aborda informações gerais sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, em versão simplificada, de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, exceto soja, tendo como principais atividades a recepção rodoviária ou aquaviária, armazenagem em silos, e expedição aquaviária, na área denominada **RIG71** no Porto do Rio Grande-RS.

Inicialmente, importante registrar que no Decreto nº 8.033, de 2013, existe a previsão normativa, em seu Art. 6º, de realização de estudos de viabilidade em versão simplificada, sempre que:

- a) não haja alteração substancial da destinação da área objeto da concessão ou do arrendamento;
- b) não haja alteração substancial das atividades desempenhadas pela concessionária ou pela arrendatária;
- c) o objeto e as condições da concessão ou do arrendamento permitam, conforme estabelecido pelo poder concedente; ou
- d) o prazo de vigência do contrato seja, no máximo, de dez anos.

Observa-se que o **RIG71** se enquadra em todos os itens supracitados, conforme justificado ao longo do estudo.

Por isso, o presente estudo possui o caráter simplificado, atendendo ao art. 6º, do Decreto nº 8.033, de 2013, bem como à Resolução nº 7.821-ANTAQ, de 2020, que dispõe acerca dos procedimentos para elaboração da versão simplificada dos estudos prévios mencionados, conforme análise descrita na Seção D – Financeiro.

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 modelagem operacional adequada para atender determinada demanda de mercado, bem como 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, foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento **RIG71**, 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.

O estudo utilizado como base para a elaboração deste EVTEA foi realizado pela NCA Engenharia, Arquitetura e Meio Ambiente SS LTDA., contratada pela empresa AC Vita Serviços de Armazenagem Ltda, que foi doado à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA através do Of. nº 301/2021-Gab (SEI 4462148), da Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul, datado em 13/08/2021.

## Seção A – Apresentação

Nesse contexto, a SNPTA realizou a revisão do estudo elaborado pela empresa privada supramencionada, com base em nova ordem de priorização, de tal modo que ele esteja dentro dos padrões estabelecidos por este Ministério, e que exista maior celeridade nas tratativas prévias ao procedimento licitatório.

De maneira geral, o processo de elaboração desses estudos consiste na revisão das informações e premissas anteriormente adotadas em outros terminais com a mesma vocação, em especial as seguintes verificações:

- 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: investimentos, capacidade, 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
- Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regramentos e normativos que estabelecem diretrizes para elaboração de projeto de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Porto do Rio Grande, a seguir especificado.

INTRUMENTO	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 nº 7.821-ANTAQ/2020	Dispõe sobre os procedimentos para elaboração da versão simplificada dos estudos prévios mencionados no art. 6º, do Decreto nº 8.033, de 2013.
Relatório ANTAQ “Proposição de Valores Referenciais Remuneratórios para Áreas Arrendáveis Por Meio de Estudos Simplificados”	Subsídia a estipulação de valores unitários para exploração de áreas em portos organizados nos casos de arrendamentos celebrados por meio de estudos simplificados, nos termos do art. 6º do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.
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 – PNL/2019;	Planejamento Setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas, 2019;	Planejamento Setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto do Rio Grande (versão preliminar, 2021)	Planejamento Setorial
Regulamento de Exploração do Porto	Planejamento Setorial

Tabela 1 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados  
Fonte: Elaboração própria

---

## Seção A – Apresentação

---

Após a elaboração deste estudo, ele seguirá para análise da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, a qual deverá preparar a minuta de contrato e o edital, para posterior encaminhamento ao Tribunal de Contas da União – TCU para avaliação.

### 2. O Estudo

O estudo de viabilidade simplificado da área de arrendamento **RIG71** está estruturado em seções, conforme explicitado a seguir:

- Seção A – Apresentação;
- Seção B – Engenharia;
- Seção C – Investimentos;
- Seção D – Financeiro; e
- Seção E – Ambiental.

Por se tratar de uma versão simplificada, o presente estudo contém, em resumo:

- I- Análise da viabilidade técnica, compreendendo o projeto de infra e superestruturas, localização, fluxo operacional e a sua articulação com os demais modais de transporte, incluindo:
  - a) descrição da estrutura operacional existente e proposta para o projeto;
  - b) elementos de infraestrutura, superestrutura e principais equipamentos, existentes e a serem implantados;
  - c) modalidades de transporte envolvidas;
  - d) cálculo da capacidade dinâmica do terminal, considerando o sistema de embarque e desembarque, o sistema de armazenagem e o sistema de expedição; e
  - e) estimativa dos investimentos necessários para atingir a capacidade dinâmica de movimentação esperada para o projeto.
- II- Estimativa de preços dos serviços previstos para o projeto, bem como os parâmetros adotados;
- III- Receitas máximas estimadas, calculadas a partir da capacidade dinâmica do empreendimento e das receitas unitárias ao longo do prazo contratual;
- IV- Valor de remuneração do arrendamento exclusivamente em parcela fixa mensal, com base no valor unitário do metro quadrado da área, divulgado em tabela específica junto a estrutura tarifária do porto organizado; e
- V- Análise de viabilidade ambiental, considerando a estrutura operacional e as atividades desenvolvidas.

Informa-se que o terminal **RIG71** do Porto do Rio Grande vinha sendo explorado pela empresa Companhia Estadual de Silos e Armazéns – CESA, porém, com a sua extinção, foi celebrado Contrato de Transição com a empresa AC Vita Serviços de Armazenagem LTDA., para que houvesse continuidade operacional do terminal.

---

## Seção A – Apresentação

---

Desse modo, a área atualmente está em operação, destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, com ênfase em arroz e derivados.

Em que pese não conste um estudo de mercado detalhado no presente documento, com análise de macro-demanda e micro-demanda, visto que o **RIG71** é um terminal *brownfield*, cuja operação pretendida é equivalente ao que vem sendo realizado no local, cumpre-se fazer um breve relato a seguir acerca do atendimento ao mercado.

A principal carga a ser movimentada no terminal, estratégica para o Porto e para o Estado do Rio Grande do Sul deverá ser o arroz.

O arroz é tradicionalmente um dos produtos alimentícios mais consumidos no Brasil, atingindo o patamar médio de 12 milhões de toneladas anual de consumo, e tendo um papel social e econômico de destaque no país.

Com origem asiática, a cultura do arroz foi introduzida no país nos tempos coloniais pelos portugueses, tendo se adaptado perfeitamente aqui, fazendo com que o Brasil se tornasse o maior produtor e consumidor de arroz fora da Ásia.

A aptidão nacional para o cultivo do arroz apresenta evolução considerável do mercado orizícola brasileiro no competitivo mercado internacional. Nesse sentido, o grão brasileiro tem sido direcionado principalmente para o mercado latino-americano e africano e, ao se considerar a alta qualidade do produto brasileiro, há potencial de expansão das exportações brasileiras.

A produção de arroz no estado do Rio Grande do Sul é responsável por 70% da safra brasileira, tendo o Porto de Rio Grande como o principal meio de escoamento da produção. A área destinada ao plantio de arroz no Brasil tem se mantido estável nos últimos anos, e o que define o mapa da produção é o clima.

Na safra de 2019/20, o Brasil semeou 1,665 milhões de hectares de arroz, com produtividade média de 6.713 kg/ha, gerando uma produção nacional de 11,1 milhões de toneladas. O Rio Grande do Sul teve a maior produção nacional de grãos de arroz. Foram semeados 946 mil ha, com produtividade de 8.316 kg/ha – a maior da história na produção de arroz no Estado.

O estado do Mato Grosso também apresentou aumento em relação à safra anterior e obteve na safra de 2020 uma produção de 404,8 mil toneladas, de acordo com a Conab (Companhia Nacional de Abastecimento).

As condições climáticas favoráveis, o controle rigoroso dos produtores nos tratos culturais e investimento em tecnologia no campo favoreceram a elevada produção.

Em relação à safra 2020/21, a projeção inicial da Conab era de que a produção nacional fosse de 12 milhões de toneladas de arroz, considerando o mercado interno aquecido e alto valor de comercialização da cultura. Em outubro de 2020, a saca de 50 kg do arroz em casca chegou a ultrapassar R\$ 105.

---

## Seção A – Apresentação

---

Contudo, a área plantada de rizicultura foi menor que a estimada inicialmente devido à instabilidade climática (falta de chuvas) e aos altos valores de comercialização de grãos de soja e milho.

Por isso, a projeção é que a produção nacional tenha redução de 2,1%, colhendo 10,9 milhões de toneladas em 2021, pelo levantamento sistemático da produção agrícola realizado pelo IBGE.

No ano de 2020, passaram pelos portos brasileiros 1,1 milhões de toneladas, ou seja, cerca de 10% do total produzido, com cargas movimentadas em longo curso e cabotagem/navegação interior, sendo que o Complexo Portuário de Rio Grande foi responsável por 94% dessa movimentação.

Nas movimentações portuárias históricas, período 2010-2020, o Porto do Rio Grande representa cerca de 87% do total movimentado nos portos brasileiros, confirmando a elevada participação desse Porto no mercado exportador de arroz.

No tocante às movimentações futuras de arroz, as principais diretrizes são definidas nos instrumentos de planejamento do setor portuário. Neste exato sentido, o Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas, publicado em janeiro de 2020, indica as cargas destinadas ao Complexo Portuário, as quais são distribuídas entre os terminais existentes ou planejados, trazendo projeções específicas para as cargas de arroz, contendo projeções até o ano de 2060 em diferentes cenários, denominados tendencial, otimista e pessimista.

Assim, para o cenário futuro, de acordo com o Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2020), percebe-se que existe uma previsão de leve crescimento de movimentação desse produto.

Oportuno destacar que o Porto do Rio Grande já possui operações estruturadas de arroz, sendo que o novo terminal deverá garantir a capacidade do Porto e o seu protagonismo nas movimentações nacionais de arroz.

A capacidade atual de armazenagem do Porto do Rio Grande para arroz é composta, basicamente, por 3 (três) terminais que compõem quase a totalidade das movimentações.

Estes terminais possuem instalações de armazenagem multipropósito, podendo armazenar qualquer tipo de granel sólido vegetal. Tal característica gera dificuldades para se estimar apenas as capacidades para movimentação de arroz.

Estima-se que o **RIG71** atinja uma participação de mercado de 35% do total movimentado no Porto, a qual é a mesma participação histórica, no período de 2010-2020, onde a TERGRASA atua com 35% (capacidade estática estimada de 50.000 t) e a Terbian – Terminal Bianchini com 30% (capacidade estática estimada de 42.000 t).

Apesar do arroz ser a principal carga a ser movimentada no terminal **RIG71**, vislumbra-se a possibilidade de atendimento a outras cargas, como o trigo e a cevada, provenientes ou destinados ao Porto de Porto Alegre.

---

## Seção A – Apresentação

---

Informa-se que existem 4 (quatro) terminais a serem licitados no Porto de Porto Alegre, os quais deverão movimentar também graneis vegetais, como o POA01 (silos anteriormente explorados pela CESA), POA02 (atualmente em exploração pela empresa Serra Morena), POA08 (Armazém D, atualmente desativado), e POA11 (Armazém E1, atualmente desativado). Desse modo, as cargas expedidas/recebidas por esses terminais por via hidroviária poderão fazer uso do **RIG71** como ponto de transbordo.

Embora a movimentação de outros graneis vegetais possa ser realizada no **RIG71**, é importante salientar que o arroz deve ser a carga prioritária, de modo que não exista déficit de capacidade instalada no Porto.

Observa-se, a partir dos dados obtidos, que existe mercado para as cargas previstas para serem movimentadas no terminal, assim como está previsto o crescimento na demanda da região.

Desse modo, 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.

Nesse sentido, com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **RIG71**, cumpre destacar o aumento na demanda por graneis sólidos vegetais na região atendida pelo Porto do Rio Grande-RS, bem como a necessidade de continuidade operacional do terminal para atender a esta demanda.

Destaca-se que a área de arrendamento **RIG71** necessita de investimentos para ficar em bom estado de conservação, conforme laudo de avaliação patrimonial (Anexo 1 da Seção B - Engenharia). Assim, sua reforma e aumento da capacidade de movimentação, proposta neste estudo, é de relevante interesse do Porto do Rio Grande, já manifestado pela SUPRG.

Nesse sentido, a elaboração do estudo de viabilidade visando a abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento **RIG71** mostra-se de relevante interesse público, na medida em que trará benefícios à sociedade, bem como permitirá a remuneração de um importante ativo do porto.

Oportuno esclarecer que no caso do estudo de viabilidade **RIG71** a data-base estabelecida é julho de 2021.

### 3. Descrição do Porto do Rio Grande-RS

O Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas localiza-se no sul do estado do Rio Grande do Sul (RS) e é composto pelos portos organizados de Rio Grande e Pelotas. Atualmente, o Porto do Rio Grande é administrado pela Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul – SUPRG, autarquia estadual vinculada à Secretaria da Infraestrutura e Logística do Estado do Rio Grande do Sul. A localização do Porto do Rio Grande é apresentada na figura abaixo.

## Seção A – Apresentação

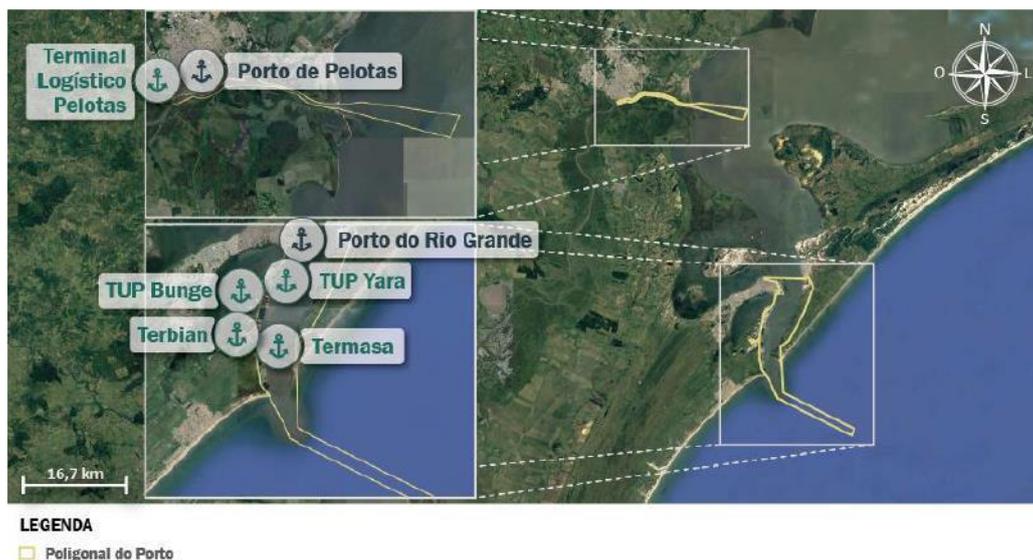


Figura 1 – Localização do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2020)

O Porto do Rio Grande é subdividido em quatro áreas com características diferentes: Porto Velho, Porto Novo, Superporto e São José do Norte.

O Porto Velho é composto por oito áreas, todas não operacionais, destinadas aos seguintes propósitos: pesca, pesquisa e ensino, terminal de passageiros, área militar, travessia de veículos, serviços, navegação interior, turismo e lazer.

Já o Porto Novo, onde a área objeto deste estudo faz parte, é composto por um cais de uso público que conta com sete berços, sendo seis operacionais, onde são realizadas movimentações principalmente de celulose, fertilizantes, toras de madeira, trigo, veículos e arroz, além de contar com uma série de estruturas destinadas à armazenagem das cargas movimentadas no cais.

O Superporto é composto por áreas arrendadas aos terminais especializados na movimentação de diferentes cargas, sejam elas: trigo, arroz, grão de soja, cavaco, contêineres, petróleo e seus derivados e produtos químicos. Além disso, existem alguns TUPs localizados na região portuária do Superporto.

A área de São José do Norte é destinada à expansão portuária e não possui estruturas portuárias no cenário atual (com exceção do Estaleiro EBR).

Na figura a seguir, são apresentadas as 4 principais áreas do Porto de Rio Grande.

## Seção A – Apresentação



Figura 2 – Zoneamento do Porto do Rio Grande.

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2020).

Conforme o novo Regulamento de Exploração do Porto do Rio Grande (SUPRG,2018I) e reuniões realizadas com a SUPRG, foi informada uma nova proposta para a disposição e a destinação operacional dos berços.

Dessa forma, a nova denominação (berço 1 ao 8) é diferente da apresentada no Anuário (ANTAQ), justificando a diferença dos nomes dos berços contidos na figura abaixo em relação à tabela a seguir.



**LEGENDA**

- Operações de apoio e de barcaças
- Ordem de chegada
- Barcaça – Carga Geral
- Graneis Sólidos
- Carga Geral
- Área da Marinha

Figura 3 – Instalações de acostagem do Porto Novo (nova proposta)  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2020)

A tabela abaixo apresenta as principais características dos berços do Porto Novo.

Berço	Destinação operacional	Comprimento (m)	Largura (m)	Profundidade de Projeto (m)	Características da maior embarcação atracável	
					CMA <sup>1</sup> (m)	LOA <sup>2</sup> (m)
Carga Geral	Celulose; fertilizantes; toras de madeira; trigo; veículos e semelhantes; arroz.	300	20	14	9,45	240
Roll-on/Roll-off		300	20	14	9,45	240
Contêineres e fertilizantes 1		810	20	14	9,45	240

## Seção A – Apresentação

Contêineres e fertilizantes 2			20	14	9,45	240
Contêineres e fertilizantes 3			20	14	9,45	240
Contêineres e fertilizantes 4			20	14	9,45	240
Construção e reparo naval		260	20	14	9,45	240

Notas:

[1] Calado Máximo Autorizado (CMA);

[2] Comprimento máximo de uma embarcação (LOA, do inglês - Length Overall).

Tabela 2 – Caracterização dos berços do porto do Rio Grande

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2020)

Ao se analisar a segurança da navegação e das atividades portuárias, verifica-se a necessidade de um eficiente programa de dragagem, de responsabilidade da Administração Portuária, com a finalidade de mitigar a deposição natural de sedimentos finos que causam o assoreamento dos canais de navegação, garantindo a manutenção do calado (9,45 m).

De acordo com o Regulamento de Exploração do Porto do Rio Grande, a Ordem de Serviço nº 017/2017 regula o uso dos berços de atracação no Porto Novo. A programação é por berço e prioridade, conforme previsto nos critérios para programação em berços preferenciais expostos na tabela a seguir.

Berço	Tipo de Navio/Carga
1	Navios e Barcaças com operações compatíveis com as restrições do berço
2	Alto Desempenho – Granel agrícola/fertilizantes
3	ETA – preferencialmente granel agrícola/fertilizantes
4	ETA – preferencialmente granel agrícola/fertilizantes
5	ETA
6	ETA – preferencialmente carga geral
7	Alto desempenho – Carga Geral – preferencialmente celulose
8	Barcaças celulose
9	Área da Marinha

Tabela 3 – Critérios para programação em berços preferenciais.

Fonte: OS 017/2017 – SUPRG.

Desse modo, considerando as recentes mudanças nos principais tipos de cargas movimentadas no Porto Novo, sobretudo a recente movimentação de arroz na área descrita no Contrato de Transição nº 1119/2021, realizada no Berço 8 do Porto Novo, verifica-se a necessidade de atualização de algumas diretrizes da Ordem de Serviço nº 017/2017, incluindo a priorização da movimentação de arroz no Berço 08.

O acesso ao Porto do Rio Grande é realizado por um canal que se estende desde o ponto de embarque do práctico (32°14'02.0"S e 51°58'05.0"W) até a região do Porto Velho, ao norte da cidade do Rio Grande. A figura abaixo apresenta o referido canal.

## Seção A – Apresentação



Figura 4 – Canal de acesso ao Porto do Rio Grande  
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2020)

O canal de acesso do Porto Novo possui as seguintes características: 6,2 km de extensão, 200 m de largura e um calado máximo de 9,45 metros mais a maré.

Os principais acessos rodoviários ao Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas são as rodovias BR-293, BR-392, BR-116, BR-471 e a BR-101. Esses principais acessos ao Complexo Portuário de estudo são apresentados na figura abaixo.



Figura 5 – Rodovias da hinterlândia do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas

---

## Seção A – Apresentação

---

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2020)

Em relação ao acesso ferroviário, a malha ferroviária sob concessão da RMS possui 7.223 km de extensão em bitola métrica, e conecta os estados do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina, do Paraná e de São Paulo. A malha ferroviária que serve o Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas é composta pela concessão sob responsabilidade da RMS, a qual possui acesso à região do Porto do Rio Grande e ao Porto de Pelotas. Entretanto, o ramal ferroviário ligado às instalações portuárias situadas no município de Pelotas (RS) se encontra sem operação na situação atual.

### 4. Descrição da Área de Arrendamento

A área de arrendamento a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **RIG71**, está localizada dentro da Poligonal do Porto Organizado do Rio Grande-RS, possui 11.440,89 m<sup>2</sup>, e será destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, exceto soja. A sua localização está indicada na figura a seguir:

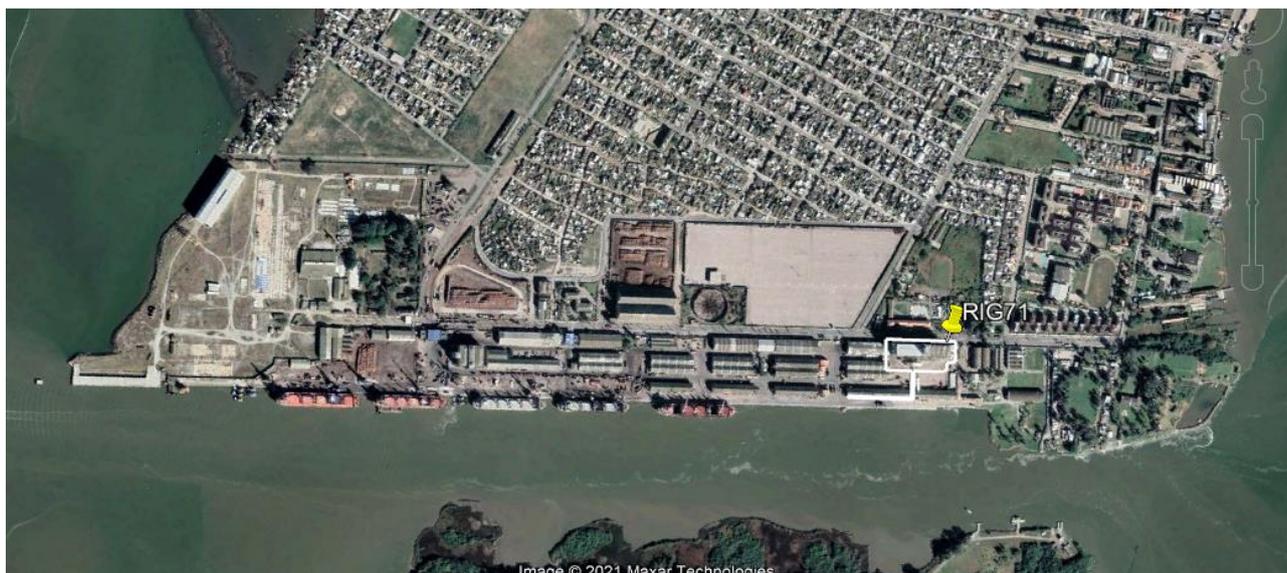


Imagem © 2021 Maxar Technologies  
Figura 6 - Localização da área **RIG71** a ser arrendada  
Fonte: Elaboração própria utilizando Google-Earth

A área é classificada como *brownfield*, uma vez que possui estruturas de operação. Dessa forma o **RIG71** possui em seu *layout* de área diversas construções e equipamentos necessitando de manutenção, reparos, trocas e reformas.

De acordo com o PDZ do Porto do Rio Grande (2021), o **RIG71** está classificado como área afeta à operação portuária, a ser destinada a instalações de “Granel sólido de origem vegetal, exclusivamente o arroz e seus derivados”.

Importante destacar que a dimensão e formato da área do **RIG71** neste estudo estão alinhadas com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2021) do Porto Organizado do Rio Grande-RS.

## Seção A – Apresentação

No entanto, considerando que está sendo previsto nesse estudo a movimentação de outras cargas, além do arroz, no terminal **RIG71**, e que o PDZ descreve a destinação exclusiva para o arroz e derivados, informa-se que este documento deverá ser oportunamente revisado.

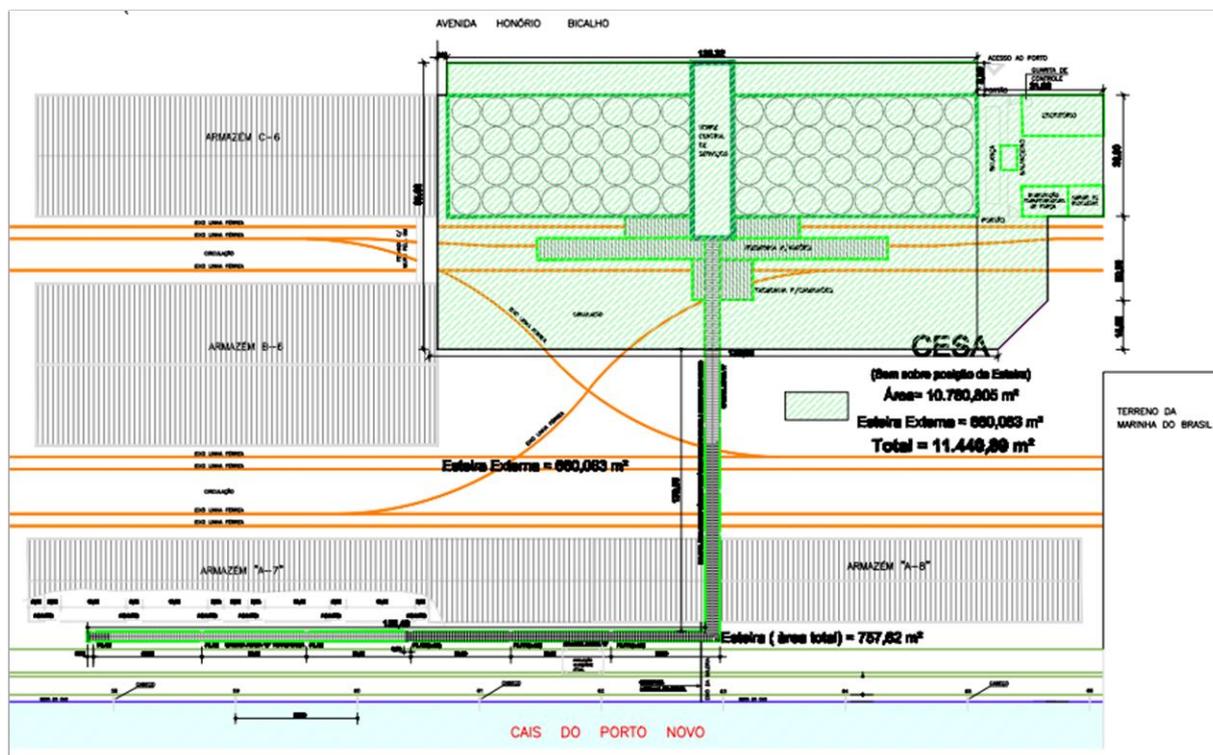


Figura 7 – Poligonal da área **RIG71**  
Fonte: Elaboração própria utilizando Google-Earth

De acordo com o PDZ do Porto do Rio Grande, a área objeto deste EVTEA corresponde aos silos anteriormente operados pela Companhia Estadual de Silos e Armazéns – CESA, mediante Termo de Cessão de Uso, sob o regime de uso comum.

Contudo, atualmente, a área é explorada mediante Contrato de Transição, celebrado com a empresa AC Vita Serviços de Armazenagem LTDA., para o arrendamento transitório de área destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos agrícolas, com ênfase em arroz e derivados.

Por se tratar de arrendamento que já esteve em operação por muitos anos, todos os equipamentos e edificações serão disponibilizados ao novo arrendatário no estado em que se encontram. Posteriormente, deverão sofrer todos os processos de revisão, manutenção, revitalização e modernização para o seu correto funcionamento. Na seção B – Engenharia será detalhada a estrutura operacional atual e futura, com as intervenções necessárias.