
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 granel sólido, tendo como principais atividades a recepção hidroviária, a armazenagem, e a expedição rodoviária, na área denominada **POA02** no Porto de Porto Alegre-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 **POA02** 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 **POA02**, 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 Serra Morena, que foi doado à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA através do Of. nº 072/2022-Gab (SEI 5383678), da Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul, datado em 24/03/2022.

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 de Porto Alegre, 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 – PNLP/2019	Planejamento Setorial
Plano Mestre do Porto de Porto Alegre-RS (2020)	Planejamento Setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ Porto de Porto Alegre-RS (2019)	Planejamento Setorial
Regulamento de Exploração do Porto Organizado de Porto Alegre (2018)	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 **POA02** 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 **POA02** do Porto de Porto Alegre atualmente é explorado por meio de Contrato de Transição, firmado entre a Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (SUPRG) e a empresa Serra Morena, modalidade precária de exploração até que a área seja licitada pela União.

Seção A – Apresentação

Em que pese não conste um estudo de mercado detalhado no presente documento, com análise de macro-demanda e micro-demanda, visto que o **POA02** 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.

Para o presente estudo, embora seu objeto contratual permita a movimentação de quaisquer cargas enquadradas no perfil de granel sólido, é prevista a continuidade das movimentações majoritárias de trigo, milho, fertilizantes e sal, em linha com o mercado já consolidado no Porto Organizado de Porto Alegre.

A seguir tem-se uma tabela com a movimentação histórica no berço 309.

Movimentação histórica (desembarque)	2017	2018	2019	2020	2021
Cereais	104.828	103.790	78.725	73.705	174.096
Aubos (fertilizantes)	111.069	31.483	14.213	22.298	133.474
Sal, Enxofre, Terras e Pedras, Cimento, Produtos Químicos Inorgânicos, Sementes e Frutos Oleaginosos	15.809	24.114	23.318	17.602	28.134
Total	231.706	159.387	116.256	113.605	335.704

Tabela 2 – Movimentação histórica no berço 309 do Porto de Porto Alegre
Fonte: Anuário ANTAQ (2022)

Identifica-se que 100% da carga movimentada nos últimos cinco anos foi no sentido de desembarque, com predominância de navegação interior, e um percentual pequeno de cabotagem. O terminal atende, portanto, apenas a região de influência do Porto de Porto Alegre, com predominância para as indústrias locais.

Salienta-se que apenas o granel vegetal é armazenado no terminal, sendo que os demais tipos de carga são recebidos por via hidroviária e seguem direto para a expedição rodoviária.

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 da demanda na região, segundo dados do Plano Mestre.

Nesse sentido, com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **POA02**, cumpre destacar o aumento da demanda por granéis sólidos na região atendida pelo Porto de Porto Alegre-RS, bem como a necessidade de continuidade operacional do terminal para atender a esta demanda.

Nesse sentido, a elaboração do estudo de viabilidade visando a abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento **POA02** 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 **POA02** a data-base estabelecida é abril de 2022.

3. Descrição do Porto de Porto Alegre-RS

Seção A – Apresentação

O Complexo Portuário de Porto Alegre é composto pelo Porto Organizado de Porto Alegre – administrado pela Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (SUPRG) – e por Terminais de Uso Privado (TUP) e Estações de Transbordo de Carga (ETC), que possuem exploração autorizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e compartilham acessos terrestres e/ou aquaviários com os Portos Organizados e realizam operações envolvendo as mesmas cargas movimentadas no Porto Organizado. No total, oito TUPs e duas ETCs compõem o Complexo Portuário:

- Terminal Aquaviário de Niterói;
- TUP Bianchini Canoas;
- Terminal de Gás do Sul (Tergasul);
- TUP Supergasbras Energia (TUP SHV);
- TUP CMPC Guaíba;
- TUP Oleoplan;
- Terminal Santa Clara;
- ETC Unidade Misturadora de Porto Alegre (ETC Yara Porto Alegre);
- ETC Unidade Misturadora de Canoas (ETC Yara Canoas);
- TUP Nidera Sementes.

O Complexo Portuário de Porto Alegre abrange instalações localizadas na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), notadamente nos municípios de Porto Alegre, Canoas, Triunfo e Guaíba.

Destaca-se na movimentação do Complexo Portuário a relevância das operações de cargas gerais e grânéis sólidos vegetais. As principais cargas movimentadas pelo Complexo são: celulose, fertilizantes, grãos de soja, toras de madeira, farelo de soja, produtos químicos, carvão mineral, derivados de petróleo, trigo, GLP, GNL e outros gases, óleo de soja, malte e cevada, produtos siderúrgicos e sal. Sendo que o Porto de Porto Alegre possui importante papel na movimentação de grânéis sólidos vegetais, natureza de carga objeto do presente estudo.

O Porto de Porto Alegre é o maior porto flúvio-marítimo do país, em extensão acostável, possuindo cerca de 7,7 km de instalações de acostagem divididas em três zonas portuárias: o Cais Mauá, área não operacional e destinada à revitalização portuária; o Cais Navegantes, único atualmente utilizado para operações portuárias; e por fim, o Cais Marcílio Dias, região composta por áreas de multipropósito.

Na figura a seguir pode ser visualizada a localização do Porto de Porto Alegre, e na figura seguinte é possível identificar as três zonas portuárias, incluindo a destinação das áreas no Cais Navegantes, zona onde está incluída o **POA02**.

Seção A – Apresentação

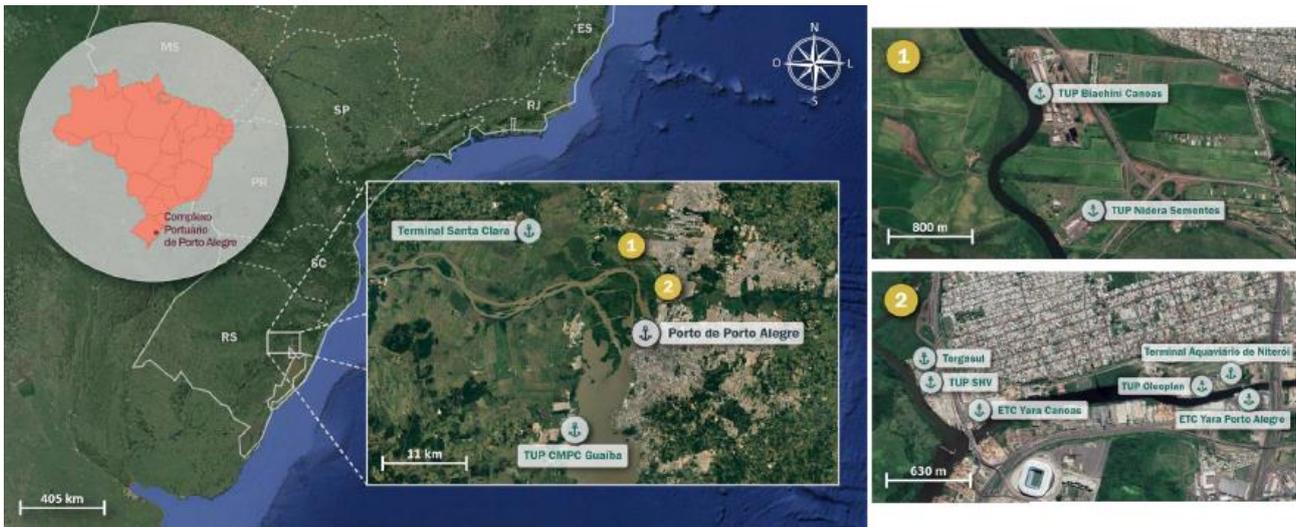


Figura 1: Localização do Porto Organizado de Porto Alegre
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre (2020)



Figura 2: Zonas portuárias do Porto Organizado de Porto Alegre, com destinação das áreas dos Cais Navegantes
Fonte: PDZ do Porto de Porto Alegre (2019)

A poligonal do Porto de Porto Alegre foi definida por ato do Poder Executivo, conforme a Portaria nº 155, de 20 de outubro de 2020 (publicado no D.O.U em 21/10/2020), e está delimitada conforme a imagem a seguir.

Seção A – Apresentação

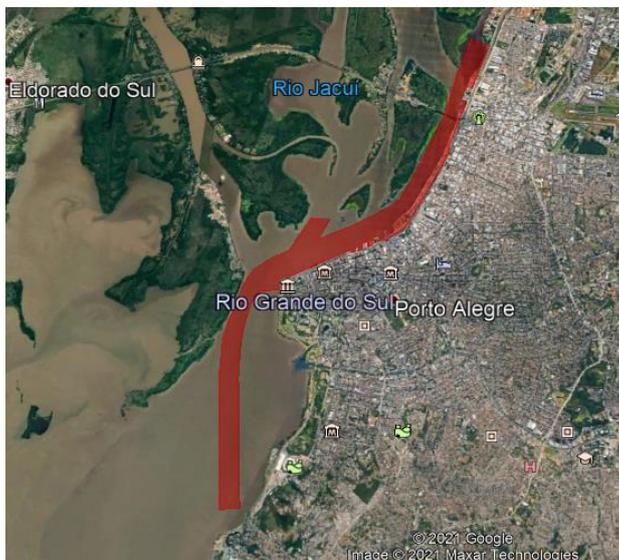


Figura 3: Delimitação da poligonal do Porto Organizado de Porto Alegre
Fonte: Google-Earth, com base no arquivo kmz publicado no site do MInfra

Em relação às infraestruturas de acostagem e armazenagem do Porto de Porto Alegre, a tabela a seguir apresenta um resumo com as principais características.

Zona Portuária	Infraestrutura de acostagem	Infraestrutura de armazenagem
Cais Mauá	Infraestrutura de acostagem não operacional destinada à revitalização portuária	Armazéns destinados à revitalização portuária
	Extensão do cais de 2.935 m	
Cais Navegantes	Destinação operacional: produtos siderúrgicos, fertilizantes, malte, cevada, sal e trigo	12 armazéns
	7 berços operacionais, extensão acostável de 1.458 m	4 pátios
	Comprimento de cais total de 3.394 m	Planta de silos e de tanques
Cais Marcílio Dias	Áreas de multipropósito	Área multipropósito, ocupada por parques e clubes náuticos
	Extensão do cais de 1.347 m	

Tabela 3 – Infraestrutura de acostagem e armazenagem no Porto de Porto Alegre
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre (2020)

Segundo o Regulamento de Exploração do Porto de Porto Alegre, todas as instalações de acostagem são de uso público e a atracação dos navios se procede conforme prioridade definida neste regulamento.

Tendo em vista que o **POA02** está situado no Cais Navegantes, será detalhado aqui apenas os berços presentes nessa zona portuária.

Seção A – Apresentação

Observa-se que o Cais Navegantes é formado em estrutura leve, tipo dinamarquês, com estacas pré-moldadas de concreto armado. O trecho nas docas tem paramento em muro de alvenaria de pedra comum, pavimentação em paralelepípedos, e a sobrecarga admissível é de 3,0 t/m².

Atualmente existem 6 berços operacionais, delimitados na figura abaixo, sendo que o berço 302 já foi operacional até recentemente, porém existe a necessidade de instalação de novos equipamentos para torná-lo operacional novamente. Suas características estão descritas na tabela seguinte.



Figura 4: Delimitação dos berços no Cais Navegantes

Fonte: Elaboração própria com base no Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre (2020)

Berço	Destinação operacional	Comprimento acostável (m)	Profundidade de projeto (m)	Características da maior embarcação atracável	
				CMA ¹ (m)	LOA ² (m)
301	Produtos siderúrgicos	220	6,0	5,18	220
302	Arroz, trigo, soja, malte e cevada	149	6,0	5,18	220
304	Fertilizantes, malte e cevada	185	6,0	5,18	220
305	Fertilizantes, malte e cevada	218	6,0	5,18	220
306	Fertilizantes, malte e cevada	190	6,0	5,18	220
307	Fertilizantes, malte e cevada	248	6,0	5,18	220
309	Sal e trigo	248	6,0	5,18	220

Nota: (1) Calado Máximo Autorizado (CMA); (2) Comprimento Máximo de uma Embarcação

Tabela 4 – Descrição dos berços do Cais Navegantes, no Porto de Porto Alegre

Fonte: Elaboração própria com base no Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre (2020)

Segundo dados do Plano Mestre, a SUPRG não mantém equipamentos de cais por conta dos atuais volumes de movimentação no Porto, o que torna sua manutenção, por parte da Autoridade Portuária, economicamente inviável. Os dois guindastes pórticos de propriedade da SUPRG estão alocados no Cais Público, e, portanto, encontram-se fora de operação.

Sendo assim, as embarcações que atracam ao cais do Porto necessitam de guindaste de bordo para que as operações sejam realizadas, com a exceção das embarcações que atracam ao Berço 309, no qual estão

Seção A – Apresentação

dispostos dois guindastes com caçamba, que são de propriedade da Serra Morena. As características dos equipamentos de cais e de retroárea do Porto de Porto Alegre estão listadas na tabela abaixo.

Equipamento	Quantidade	Proprietário	Capacidade	Destinação operacional
Guindaste elétrico	1	SUPRG	32 t a 40 t	Não operacional
Guindaste elétrico	1	SUPRG	10 t a 12,5 t	Não operacional
Guindaste de pórtico	2	Serra Morena	250 t/h	Fertilizantes, sal e trigo
Correia transportadora	1	Serra Morena	250 t/h	Trigo
Empilhadeira	2	Orion	-	Produtos siderúrgicos
Empilhadeira	3	SUPRG	1,8 t, 3,5 t e 3,8 t	Granéis sólidos e carga geral
Pá carregadeira	2	SUPRG	3 m ³	Não operacional
Trator agrícola	1	SUPRG	-	Granéis sólidos e carga geral

Tabela 5 – Equipamentos portuários do Porto de Porto Alegre

Fonte: Elaboração própria com base no Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre (2020)

Os silos e tanques, citados anteriormente, são conectados ao cais por uma correia transportadora e dutovia, respectivamente. Tais equipamentos de ligação, assim como as estruturas de armazenagem, não se encontram em operação, a primeira por não ter condições operacionais e a segunda por não haver demanda para tanto. Além disso, existe uma correia transportadora que conecta o Cais Público a silos privados, localizados fora da área do Porto, que também está desativada.

O Porto de Porto Alegre-RS possui conexões com modais de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário (hidroviário), conforme será apresentado a seguir.

A hinterlândia do Complexo Portuário de Porto Alegre é composta pelas rodovias BR-101, BR-290, BR-116, BR-386, BR-448, ERS-240 e ERS-122, por onde as cargas com origem ou destino ao Complexo Portuário são transportadas. A BR-116 e a BR-290 são coincidentes a partir do acesso à Ponte Getúlio Vargas (popularmente chamada de Ponte do Guaíba) até o município de Eldorado do Sul (RS), onde divergem novamente, com a BR-290 seguindo para o oeste do estado e a BR-116 para o sul. A Ponte do Guaíba possibilita acesso direto às instalações do Complexo. A localização das rodovias da hinterlândia pode ser verificada na figura a seguir.

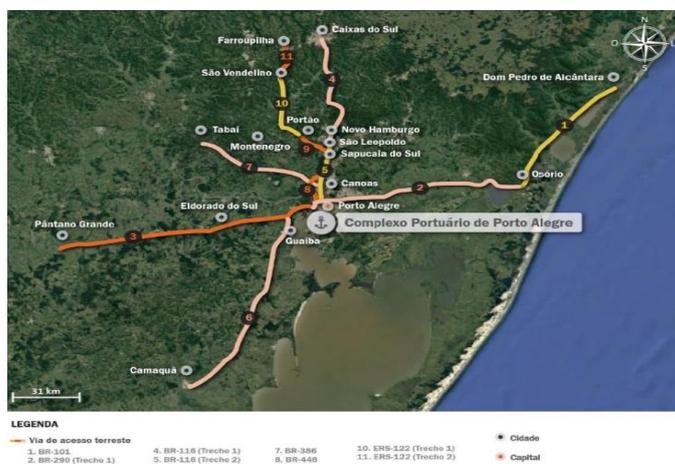


Figura 5: Rodovias da hinterlândia do Complexo Portuário de Porto Alegre

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre (2020)

Seção A – Apresentação

O Cais Navegantes possui dois portões de acesso interno, de onde os caminhões se direcionam aos armazéns ou ao cais. A pavimentação é constituída por blocos regulares de rocha, que não constituem a melhor opção de pavimentação para os padrões atuais de portos. O arruamento é bastante simples, porém não é um gargalo para o porto.

A figura a seguir ilustra as vias internas de circulação do Cais Navegantes contendo os *gates* de acesso, em laranja.



Figura 6: Acessos internos ao Cais Navegantes do Porto de Porto Alegre
Fonte: PDZ do Porto de Porto Alegre (2019)

O modal ferroviário representa uma opção eficiente para o escoamento das cargas, sobretudo quando está associado a fluxos de transporte de grandes volumes e percursos de longas distâncias. Para o caso específico do Complexo Portuário de Porto Alegre, a malha férrea associada ao Porto de Porto Alegre é concessionada à Rumo Malha Sul (RMS), no entanto, na situação atual, não apresenta movimentação de cargas com origem ou destino na instalação portuária.

O acesso aquaviário ao Porto de Porto Alegre tem início no ponto de embarque do prático (situado na Lagoa dos Patos) e se estende através da Lagoa dos Patos, Lago Guaíba e canais de acesso às instalações portuárias, conforme figura a seguir.

Seção A – Apresentação

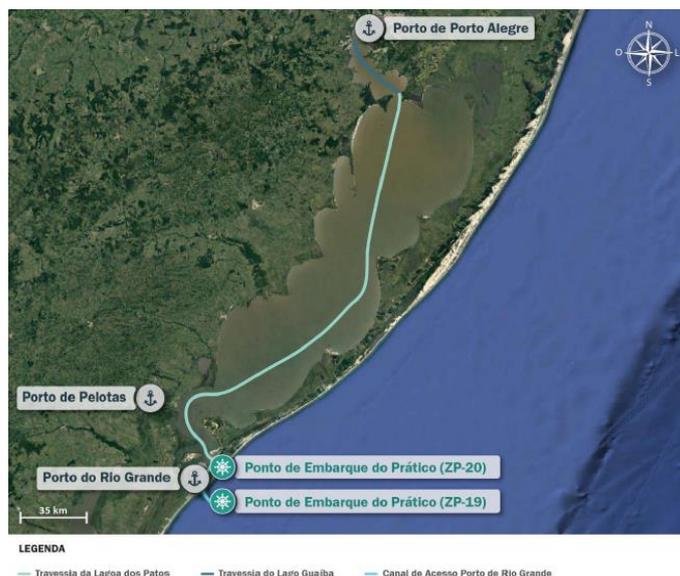


Figura 7: Acesso aquaviário ao Porto de Porto Alegre
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Porto Alegre (2020)

A navegação pela Lagoa dos Patos e pelo Lago Guaíba tem uma extensão aproximada de 167 milhas náuticas e é composta por trechos com profundidades naturais e outros que exigem dragagens periódicas para manutenção do calado autorizado de 5,18 m (17 pés). Os trechos com profundidades naturais somam cerca de 127 milhas náuticas, e as profundidades variam entre 6,5 m e 7 m. Por sua vez, os canais artificiais na Lagoa dos Patos somam cerca de 19 milhas náuticas de extensão, enquanto no Lago Guaíba, aproximadamente, 21 milhas náuticas (SUPRG, 2018b). Salienta-se que a Superintendência dos Portos do Rio Grande (SUPRG) é responsável pelo monitoramento, levantamentos hidrográficos, dragagens e manutenção da sinalização dos canais de acesso aos portos e das vias navegáveis fluviais e lacustres do estado (RIO GRANDE DO SUL, 1996a).

4. Descrição da Área de Arrendamento

A área de arrendamento a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **POA02**, está localizada dentro da Poligonal do Porto Organizado de Porto Alegre-RS, possui 21.150,44 m², e será destinada à movimentação e armazenagem de granel sólido. A sua localização está indicada nas figuras a seguir:

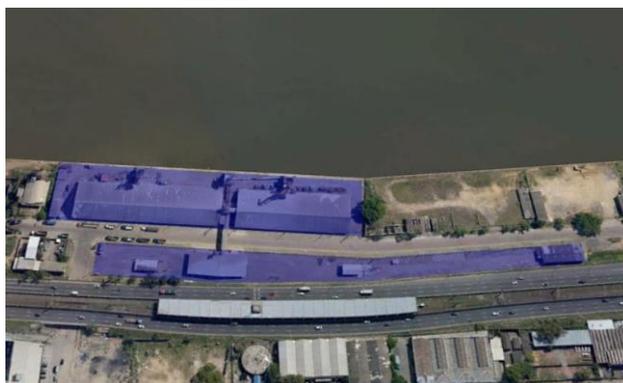


Figura 8: Localização da área **POA02** a ser arrendada (vista aérea)
Fonte: EVTEA NCA

Seção A – Apresentação

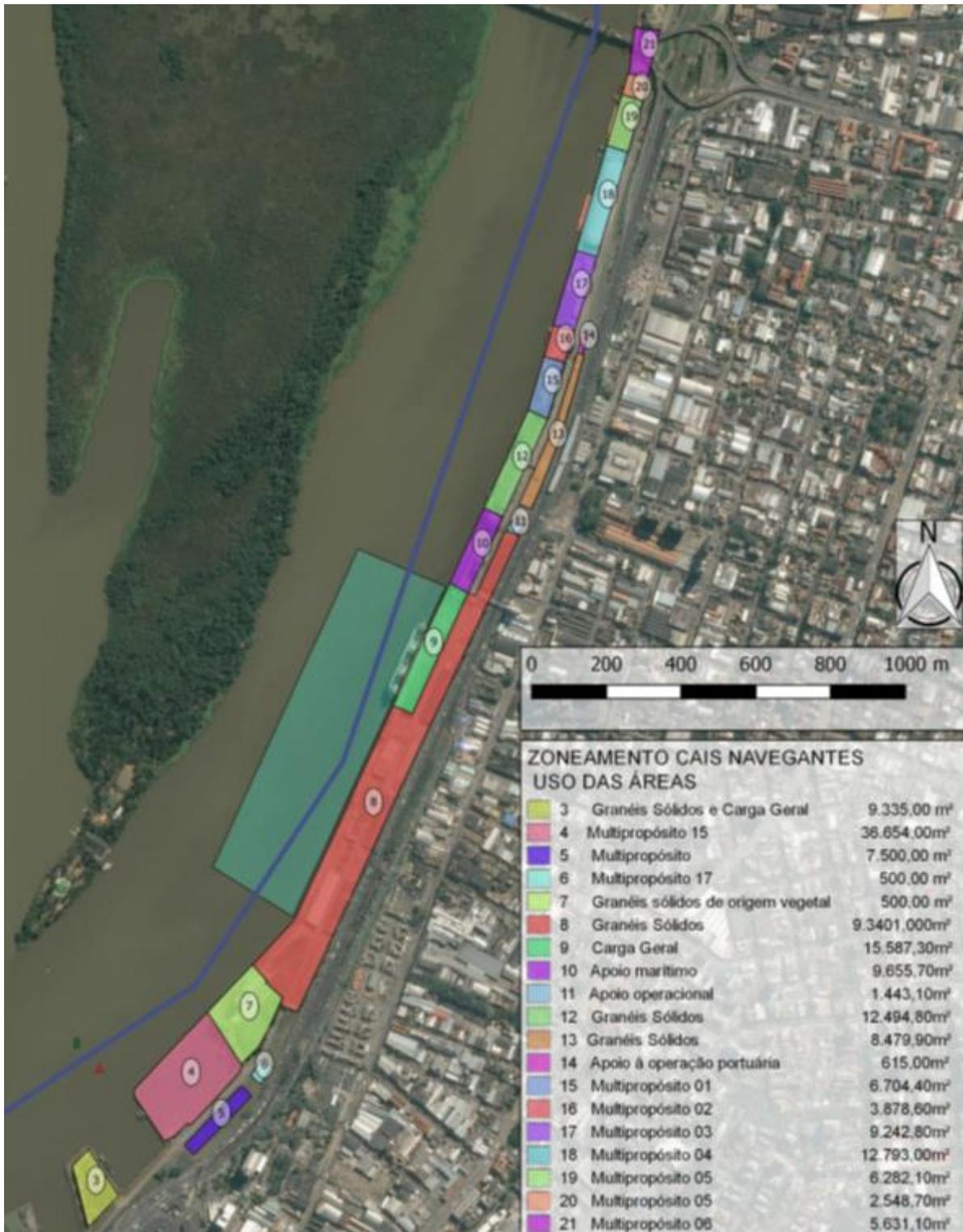


Figura 9: Localização da área **POA02** a ser arrendada (planta de situação e localização em escala, cujas áreas 12 e 13 formam o **POA02**)
Fonte: PDZ Porto de Porto Alegre

A seguir tem-se as coordenadas georreferenciadas da área, extraídas da base geo, que consta no PDZ do Porto de Porto Alegre.

Seção A – Apresentação

VÉRTICE	LATITUDE	LONGITUDE
ÁREA RETANGULAR – ARMAZÉM		
1	30° 0' 27,76"S	51° 12' 39,06"O
2	30° 0' 27,14"S	51° 12' 40,72"O
3	30° 0' 19,73"S	51° 12' 36,86"O
4	30° 0' 20,30"S	51° 12' 35,46"O
5	30° 0' 20,41"S	51° 12' 35,17"O
6	30° 0' 27,76"S	51° 12' 39,06"O
ÁREA ESTREITA – RETROÁRIA		
1	30° 0' 25,88"S	51° 12' 35,89"O
2	30° 0' 27,25"S	51° 12' 36,61"O
3	30° 0' 26,82"S	51° 12' 37,69"O
4	30° 0' 20,45"S	51° 12' 34,38"O
5	30° 0' 18,29"S	51° 12' 33,62"O
6	30° 0' 16,52"S	51° 12' 33,05"O
7	30° 0' 15,44"S	51° 12' 32,65"O
8	30° 0' 15,59"S	51° 12' 32,11"O
9	30° 0' 15,62"S	51° 12' 32,04"O
10	30° 0' 16,31"S	51° 12' 32,26"O
11	30° 0' 18,36"S	51° 12' 32,94"O
12	30° 0' 19,51"S	51° 12' 33,34"O
13	30° 0' 20,16"S	51° 12' 33,52"O
14	30° 0' 20,77"S	51° 12' 33,70"O
15	30° 0' 21,92"S	51° 12' 34,16"O
16	30° 0' 22,90"S	51° 12' 34,56"O
17	30° 0' 23,76"S	51° 12' 34,96"O
18	30° 0' 24,66"S	51° 12' 35,32"O
19	30° 0' 24,62"S	51° 12' 35,35"O
20	30° 0' 25,88"S	51° 12' 35,89"O

Ressalta-se que as coordenadas georreferenciadas remetem a uma área de 21.250 m², ou seja, 100 m² a mais do que o valor considerado neste estudo. Essa diferença de 0,47% pode ser justificada pelo erro inerente ao georreferenciamento. Ademais, de acordo com o §1º, art. 500 do Código Civil, Lei nº 10.406/2002, a tolerância de medição da área para realização de negócios pode ser de até 5%. Sendo assim, o presente estudo admitirá a área de 21.150,44 m².

A área é classificada como *brownfield*, uma vez que possui estruturas de operação. Dessa forma o **POA02** possui em seu *layout* de área diversas construções e equipamentos necessitando de manutenção, reparos, trocas e reformas.

A área objeto do presente EVTEA inclui o Armazém D-7, de 3.484,78 m², e o Armazém D-8, de 2.655,07 m², que totalizam 32.500 t de capacidade estática, além das edificações administrativas. As intervenções mínimas

Seção A – Apresentação

que a futura arrendatária deverá realizar será a recuperação e modernização dos bens existentes, e aquisição dos equipamentos de movimentação da carga, visto que os que são utilizados atualmente não são reversíveis à União.

Importante destacar que as atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **POA02**, assim como a dimensão e formato da área, estão alinhadas com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2019) do Porto Organizado de Porto Alegre-RS. Desse modo, verifica-se que há compatibilidade entre o projeto proposto no presente EVTEA e a destinação da área no referido instrumento de planejamento.