
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 vegetal, tendo como principais atividades a recepção aquaviária, a armazenagem, e a expedição rodoviária, na área denominada **REC08** no Porto do Recife-PE.

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 **REC08** 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 85-ANTAQ, de 2022, 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 **REC08**, 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 Liquiport Vila Velha S.A., que foi doado ao Porto do Recife e à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA através da Carta CE – DIRPRE nº 117/2022 (SUPER nº 5927679).

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 Recife, 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 85-ANTAQ/2022	Estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.
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 Complexo Portuário de Recife e Suape (2019)	Planejamento Setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ Porto do Recife-PE (2021)	Planejamento Setorial
Regulamento de Exploração do Porto (2014)	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 **REC08** 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) desenhos esquemáticos representando a estrutura operacional e memorial descritivo das áreas e instalações a serem arrendadas; e
 - f) 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 a área **REC08** encontra-se desocupada, sem contrato vigente, sendo caracterizada como *greenfield*, sem estruturas de operação.

Seção A – Apresentação

No caso dos estudos simplificados para licitação de arrendamentos portuários, regulamentados pela Resolução ANTAQ nº 85/2022, a análise de demanda é dispensada para o cálculo de *valuation* do terminal. No entanto, cabe, nessa parte inicial do estudo, uma abordagem a título de contextualização das principais premissas assumidas no EVTEA, visando o atendimento ao mercado.

Importante registrar que, entre as **possíveis cargas** para serem movimentadas e armazenadas no terminal, do perfil de granel sólido vegetal, percebe-se uma demanda real para o **malte, trigo e milho**, todas cargas já consolidadas no Porto do Recife.

O **malte** é um dos principais ingredientes para a produção de cervejas, podendo ser obtido de vários cereais, através de um processo chamado de malteação. Antes de ser malte, o grão é um cereal, como cevada, trigo, centeio, arroz ou milho.

A malteação pode ser definida como o processo de germinação sob condições controladas, simulando-se um processo natural em condições industriais. São geradas condições específicas de umidade, temperatura, oxigênio e tempo para controlar a germinação do grão. O processo de malteação é dividido em quatro etapas: maceração, germinação, secagem e crivagem.

Verifica-se que a produção brasileira de malte é insuficiente para o suprimento da demanda doméstica, por isso há a necessidade de importação do produto.

Conforme dados do sistema Comexstat, em 2018 o Brasil importou 800.666 toneladas de malte, com valor FOB de US\$ 405,0 milhões. Em relação à Pernambuco, os dados do Anuário da Antaq mostram que o Complexo Portuário de Suape e Recife movimentou 225 mil toneladas de malte e cevada em 2019 e 174 mil toneladas em 2020.

Quanto ao mercado de malte em Pernambuco, importante notar a crescente instalação de cervejarias na área de influência do Complexo Portuário, notadamente o recente investimento da Ambev, de aproximadamente R\$ 255 milhões, para aumentar a capacidade de produção de sua fábrica em Itapissuma/PE, região ao norte do Estado, a qual realiza envase de cervejas puro malte para o Norte e Nordeste. Nesse sentido, a importação de malte e cevada é destinada ao atendimento da cadeia cervejeira instalada no estado.

O Porto do Recife foi o responsável nos últimos anos por toda a movimentação de malte no Complexo Portuário de Recife e Suape, que se caracterizou exclusivamente como importações. Tendo como principal destino os municípios de Itapissuma e Recife, nas proximidades do polo cervejeiro de Pernambuco, onde operam fábricas da Ambev, Brasil Kirin e Itaipava. Além disso, tem se observado a elevação da demanda por malte proveniente de microcervejarias, as quais realizam a produção das chamadas cervejas artesanais, que impactam na demanda por malte e cevada.

Oportuno destacar que o Porto de Recife já possui operações estruturadas de malte e cevada, sendo que o novo terminal deverá ampliar a capacidade do porto e o seu protagonismo nas movimentações nacionais dessa carga.

Seção A – Apresentação

Observa-se que a capacidade atual de armazenagem do Porto do Recife para malte e cevada é composta por 8 silos verticais, com capacidade estática total de 20.800 t e capacidade dinâmica de 190.000 t ao ano, sendo o tempo de permanência das cargas de 40 dias (9,12 giros por ano). Essa estrutura faz parte de um terminal arrendado à empresa Rhodes S.A., com vigência até 2032 e prazo contratual prorrogável por mais 20 anos. Este terminal terá sua estrutura ampliada, conforme pleito já aprovado pelo Poder Concedente.

Além da movimentação nos referidos silos, foi solicitado ao Porto do Recife, pela empresa Ambev, a instalação de uma estrutura provisória para movimentação e armazenagem de malte, até que sejam concluídos os trâmites licitatórios do **REC08**.

Verifica-se que o terminal em questão terá o potencial de atuar como *hub* no mercado nacional, para este tipo de carga, podendo ser um ponto de distribuição do malte importado, via cabotagem, para os outros estados do país.

No que se refere ao **milho**, verifica-se que o Brasil se situa como o terceiro maior produtor mundial de milho, sendo também um dos principais players no mercado de exportação mundial do grão, ficando atrás apenas dos Estados Unidos. Contudo, em relação a Pernambuco, o estado é um importador do produto, tendo em vista a necessidade de seu setor aviário. No ano de 2017, o estado de Pernambuco logrou a 3ª posição nacional na importação de milho. Para o futuro, as previsões contidas no Plano Mestre para o Porto do Recife demonstram um crescimento na sua demanda.

Observa-se que existe uma hegemonia do Porto do Recife sobre o milho importado para o estado, especialmente aquele proveniente do Mercosul, porém, o terminal que fazia a sua armazenagem (área 5B, conforme denominação do PDZ), onde existem instalados silos de concreto, foi desocupado recentemente, estando inoperante no momento.

No que se refere ao **trigo**, verifica-se que ele se constitui como principal produto dentro dos grãos sólidos vegetais movimentados no Complexo Portuário de Suape e Recife, com participação relativa de 43% em 2017. Sendo que o Porto do Recife representa 30% da movimentação no Complexo.

A projeção de demanda indica que no ano de 2060 poderão ser movimentadas 2 milhões de toneladas de granel sólido vegetal no Complexo, um volume 84% maior que o observado em 2017, com uma taxa média de crescimento de 1,4% ao ano. Malte e cevada são os produtos com crescimento mais elevado, com uma taxa média de 2,9%, sendo em 2060 o segundo produto de maior relevância dentro dessa natureza de carga, atrás do trigo.

As importações do trigo recebidas pelo Porto do Recife visam o atendimento do Moinho Motrisa, situado em Recife (PE).

Um fator que contribui para a necessidade de importações de trigo no Complexo Portuário de Recife e Suape é a insuficiência da produção doméstica (RENANN, 2015). Tal fato é proveniente das dificuldades climáticas para se produzir o cereal, por necessitar de climas mais frios, motivo pelo qual é produzido, prioritariamente, na Região Sul do País, responsável por 85% da produção nacional (CONAB, [2018]). Além disso, existem

Seção A – Apresentação

dificuldades logísticas para envio do cereal produzido no Sul para o Nordeste, favorecendo assim a contínua importação de trigo (ABRITRIGO, 2017).

Ademais, de acordo com projeções do MAPA (BRASIL, 2017e) o Brasil continuará a ser um dos maiores importadores mundiais do cereal. O relatório do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA – do inglês United States Department of Agriculture) estima, em 2027, importações brasileiras de trigo da ordem de 7,1 milhões de toneladas (USDA, 2018).

Da mesma forma que o milho, o trigo também era armazenado no terminal da área 5B, no Porto do Recife, que se encontra inoperante no momento.

Cumpra-se informar que a área 5B também será objeto de licitação no curto prazo, porém, apenas para a movimentação e armazenagem possível de trigo e milho. Isso porque, segundo informações transmitidas pelo cliente final do malte, Ambev, a estrutura do terminal atualmente instalado na área 5B (silos de concreto) não atende aos requisitos de controle de qualidade para a carga. Desse modo, existe a necessidade de implantação no Porto do Recife de silos metálicos, objeto do presente estudo, com a estrutura necessária para atender à qualidade desejada do malte.

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 **REC08**, cumpre destacar o aumento na demanda por grãos sólidos vegetais na região atendida pelo Porto do Recife-PE, bem como a necessidade de instalação de mais um terminal naquele Porto para atender tal demanda.

Destaca-se que a área de arrendamento **REC08**, por ser *greenfield*, e por estar desocupada, sem gerar receita, a instalação do terminal proposto neste estudo é de relevante interesse do Porto do Recife, já manifestado pela Autoridade Portuária.

Nesse sentido, a elaboração do estudo de viabilidade visando a abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento **REC08** 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 **REC08** a data-base estabelecida é janeiro de 2023.

3. Descrição do Porto do Recife-PE

Seção A – Apresentação

O Porto Organizado do Recife localiza-se às margens dos rios Capibaribe e Beberibe, ao leste da Ilha do Recife, contido na cidade de mesmo nome. A Portaria nº 498, de 05 de julho de 2019, define a área do Porto Organizado do Recife, no Estado de Pernambuco, representada pela figura abaixo.



Figura 2 – Delimitação da polígona do Porto Organizado do Recife
Fonte: Base georreferenciada do PDZ

Decorrente do Convênio de Delegação nº 002/2001, celebrado entre a União e o Estado de Pernambuco, foi criada a empresa Porto do Recife S.A., para ser a Autoridade Portuária do Porto Organizado do Recife, que o administra desde 01 de junho de 2001.

Esta empresa está vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco – SDEC e atua segundo a legislação portuária com o modelo de gestão administrativa conhecido como Landlord, que se caracteriza pela participação do setor público como autoridade portuária. Nesse caso, o setor público é o responsável pelo desenvolvimento no longo prazo do terreno e da infraestrutura básica. O setor privado é arrendatário e age ativamente como ofertante dos serviços portuários a partir da implementação de superestruturas e da sua logística. Além disso, o setor privado é ainda responsável pelas operações, pela manutenção e investimentos em equipamentos e pela contratação do operador portuário.

A localização é um grande diferencial do Porto do Recife. Por estar situado em um centro urbano, dentro da cidade do Recife, capital de Pernambuco, possui acessos estratégicos aos principais pontos da Região Metropolitana, com as menores distâncias aos principais centros de distribuição de mercadorias que se destinam ao interior e ao litoral do Estado.

O Porto atende, praticamente, todo o Nordeste brasileiro, no alcance de um raio de mil quilômetros. Está dentro da rota de navegação do Mercosul e das principais rotas internacionais.

Seção A – Apresentação

A região metropolitana do Recife comporta grande quantidade de centro de distribuição logística e grande número de indústrias de beneficiamento e de produtos acabados. Existe na região enorme necessidade de importação de insumos para satisfazer esta indústria e de produtos para beneficiamento e distribuição.

O Porto do Recife se caracteriza por estar inserido na logística urbana, estadual e interestadual, tornando-o privilegiado em potencial logístico no nordeste brasileiro.

As infraestruturas do Porto são agrupadas em 9 setores, cujas áreas estão a seguir discriminadas:

- Espaços aquáticos (31.213.723,49 m²);
- Fortaleza do Buraco (128.729,01 m²);
- Cais Norte (479.478,65 m²);
- Retroárea 1 (5.240,11 m²);
- Retroárea 2 (1.253,45 m²);
- Cais Sul (23.399,29 m²);
- Armazém 18 (12.774,02 m²);
- Armazéns 16 e 17 (14.666,90 m²);
- Armazém 15 (12.689,70 m²).

Dos setores elencados, a área **REC08** situa-se no Cais Norte, o qual reúne a maior parte das instalações operacionais do Porto do Recife, conforme imagem abaixo.



Figura 3 – Cais Norte do Porto do Recife
Fonte: Elaboração própria, com base no PDZ do Porto do Recife

A infraestrutura de acostagem do Porto do Recife é composta por dez berços de atracação em um cais contínuo com 1.835 metros. Além disso, há outros seis berços inoperantes uma vez que fazem parte do Projeto de Revitalização da Área Portuária (RVAP), sendo destinados ao turismo e lazer.

Na figura a seguir, são apresentadas as instalações de acostagem do Porto do Recife, e na tabela seguinte constam as principais características dos berços.

Seção A – Apresentação

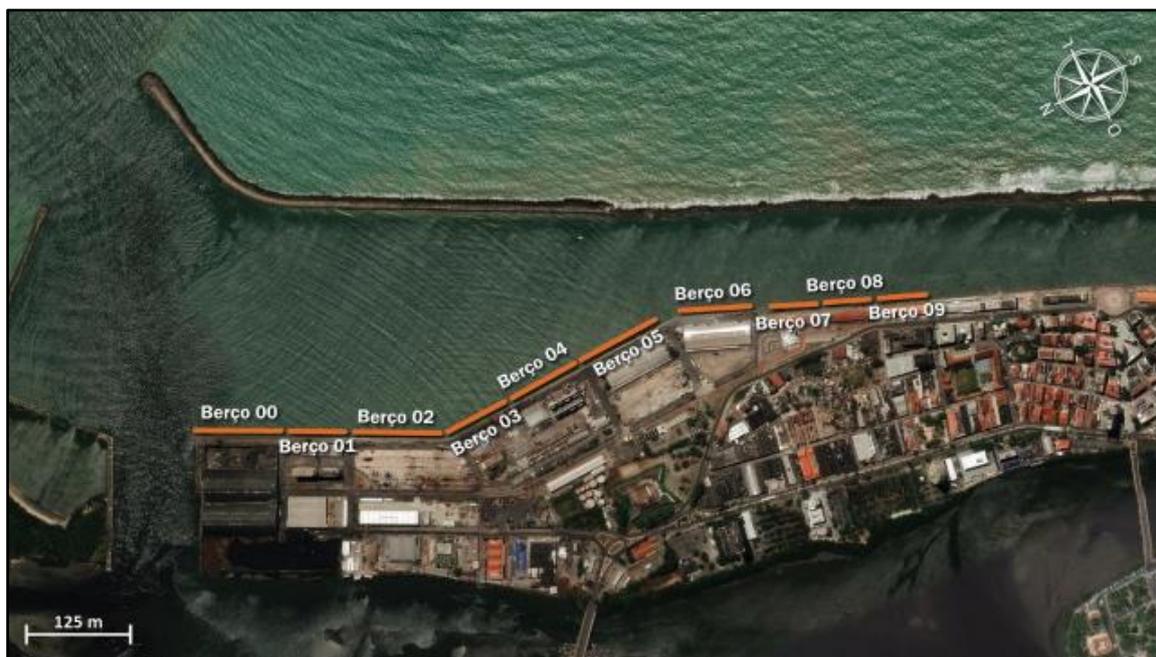


Figura 4 – Instalações de acostagem do Porto do Recife
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Recife e Suape

Berço	Destinação operacional	Comprimento (m)	Profundidade de projeto (m)	Calado Máximo Autorizado (m)	Boca (m)
0	Açúcar a granel	180	10	9,3	32,5
1	Granéis sólidos	160	10	9,3	32,5
2	Carga geral, navios de cruzeiro e granéis sólidos	228	12	9,3	32,5
3	Granéis sólidos e carga geral	163	12	10,7	32,5
4	Granéis sólidos e carga geral	200	12	10,6	32,5
5	Carga Geral	211	12	10,1	32,5
6	Navios de cruzeiro	197	12	7,8	32,5
7	Cargas destinadas a Fernando de Noronha	137	8	5,1	42
8	Cargas destinadas a Fernando de Noronha	120	8	5,1	-
9	Cargas destinadas a Fernando de Noronha	240	8	4,4	-

Tabela 4 – Caracterização dos berços do Porto do Recife
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Recife e Suape

O Porto do Recife, de acordo com a NCP – PE (BRASIL, 2001^a), possui dois canais de acesso. O canal de acesso sul possui 3,4 km de extensão, largura mínima de 260 metros e uma profundidade mínima de 10,5 metros. Enquanto o canal de acesso norte possui extensão de 1 km e profundidade mínima de 6,5 metros.

O acesso ao Porto do Recife é realizado, em sua maioria, pelo canal sul, que permite um navio de projeto com as seguintes dimensões: 260 metros de comprimento e 35 metros de boca. A figura do referido canal é apresentada a seguir.

Seção A – Apresentação

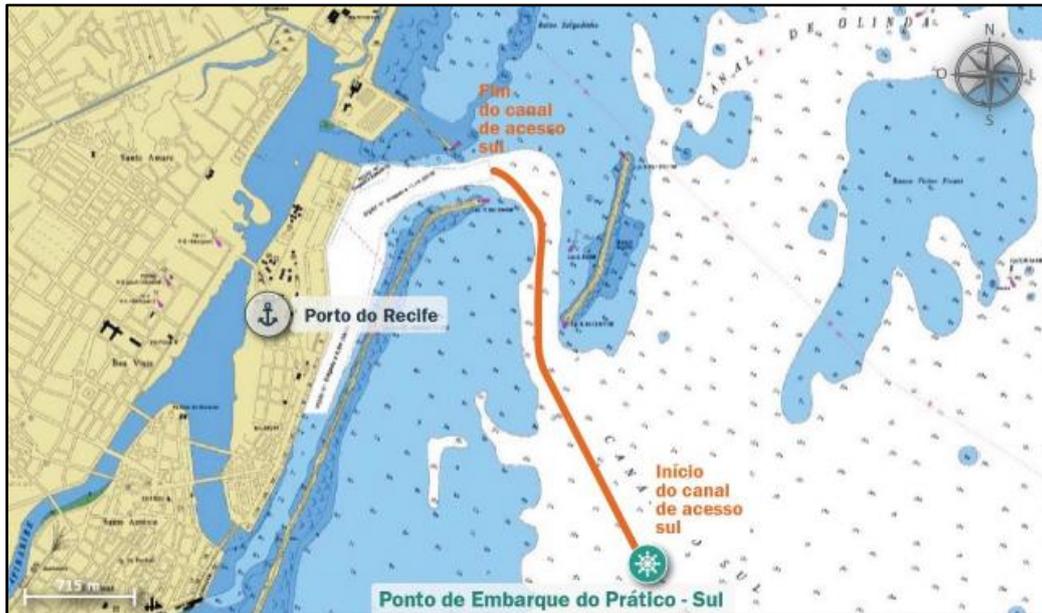


Figura 5 – Canal de acesso sul ao Porto do Recife
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Recife e Suape

Os principais acessos rodoviários ao Porto do Recife são a BR-232 e a BR-101. A BR-232 atravessa transversalmente o estado de Pernambuco e tem início em Recife, percorrendo o interior do estado e terminando no município de Parnamirim. Esta rodovia é essencial para a cadeia logística do porto, uma vez que percorre os estados de Pernambuco, Piauí, Maranhão, Tocantins e Bahia.

Já a BR-101 percorre 12 estados brasileiros, possuindo uma extensão de 213,2 km no estado de Pernambuco. Os principais acessos rodoviários ao Complexo Portuário de Recife e Suape são apresentados na figura abaixo.

Seção A – Apresentação

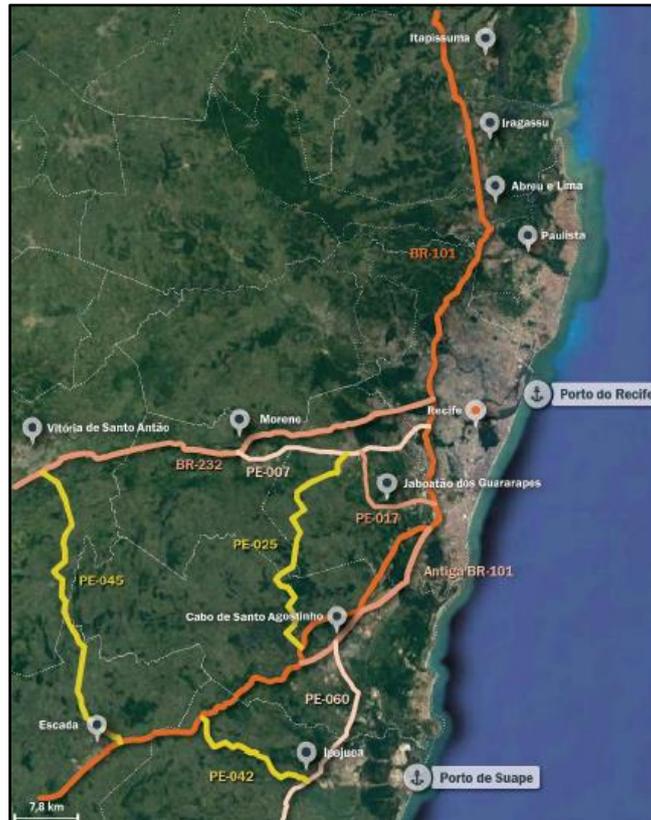


Figura 6 – Localização das rodovias da hinterlândia do Complexo Portuário de Recife e Suape
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Recife e Suape

Em relação ao acesso ferroviário, a Ferrovia Transnordestina Logística (FTL) promove acesso ao Porto de Recife e Suape. Entretanto, o transporte de cargas pelo modal ferroviário no Porto do Recife não ocorre desde 2007. Atualmente, a única linha ferroviária que está em operação na ferrovia citada é a que interliga os portos de Pecém, de Mucuripe e do Itaqui, que possui 1.190 km em bitola métrica.

4. Descrição da Área de Arrendamento

A área de arrendamento a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **REC08**, está localizada dentro da Poligonal do Porto Organizado do Recife-PE, possui **7.156,09 m²**, e será destinada à movimentação e armazenagem de granel sólido vegetal. A sua localização está indicada na figura a seguir:

Seção A – Apresentação



Figura 7 - Localização da área **REC08** a ser arrendada
Fonte: Elaboração própria com base no PDZ

A seguir tem-se uma tabela com as coordenadas georreferenciadas, obtidas por meio da base georreferenciada, que consta no PDZ do Porto do Recife:

LONGITUDE	LATITUDE
-34.86844744532198	-8.050027948004249
-34.86847257232191	-8.049997679683919
-34.86849780367865	-8.049977558952399
-34.86853031776709	-8.049966165173039
-34.86856077497578	-8.049963479542301
-34.86895209658356	-8.049993556954542
-34.86885842423668	-8.051143968029264
-34.86834956322494	-8.051100812874154
-34.86842472134754	-8.050133028552972
-34.86843233575593	-8.050063163352807
-34.86844744532198	-8.050027948004249

Tabela 5 - Coordenadas georreferenciadas da área **REC08** a ser arrendada
Fonte: Base georreferenciada do PDZ do Porto do Recife

A área atualmente possui estrutura de operação parcial (pavimentação), com estado precário de utilização, a qual não será aproveitada. Por isso, a área será classificada como *greenfield*. Dessa forma o **REC08** necessita de toda a instalação de equipamentos e edificações para operacionalizá-lo.

Importante destacar que as atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **REC08**, assim como a dimensão e formato da área, estão alinhadas com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2021) do Porto Organizado do Recife-PE (área 20B no PDZ). Desse modo, verifica-se que há compatibilidade entre o projeto proposto no presente EVTEA e a destinação da área no referido instrumento de planejamento.