
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 carga geral, tendo como principais atividades a recepção/expedição aquaviária, a armazenagem, e a recepção/expedição rodoviária, na área denominada **RIG10** 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 **RIG10** se enquadra em todos os itens supracitados, conforme justificado ao longo do estudo.

Por isso, o estudo possui o caráter simplificado, atendendo ao art. 6º, do Decreto nº 8.033, de 2013, bem como à Resolução ANTAQ nº 85, de 18 de agosto 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 **RIG10**, 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., que foi doado à Portos RS e encaminhado à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) através do Ofício PRES nº 116/22-Portos RS, datado em 02/08/2022 (SEI nº 5934058).

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 Organizado do Rio Grande/RS, 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 inciso IV, § 1º 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
Regulamento de Exploração do Porto Organizado do Rio Grande (REP – Porto do Rio Grande);	Instrumento Normativo de Regulação da Exploração do Porto Organizado de Rio Grande/RS.
Plano Nacional de Logística Portuária – PNL/2019;	Planejamento Setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas, 2020;	Planejamento Setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto do Rio Grande/RS, 2021.	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 **RIG10** 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 **RIG10** encontra-se atualmente em parte (Armazém A6, Armazém C2, Central de GLP) sendo explorada por meio de Contrato de Transição, firmado entre a PORTOS RS e a empresa Sagres

Seção A – Apresentação

Operações Portuárias Ltda., e outra parte (Armazém C1, Anexo ao Armazém B3) operacional por meio de uso público, sendo integralmente caracterizada como *brownfield*, contendo estruturas de operação.

Em que pese não conste um estudo de mercado detalhado no presente documento, com análise de macro-demanda e micro-demanda, visto que o **RIG10** é um terminal *brownfield*, cuja operação prevista é equivalente ao que já foi realizado no local, cumpre-se fazer um breve relato a seguir acerca do atendimento ao mercado.

A natureza de carga geral é formada por: produtos siderúrgicos; celulose; madeiras e suas manufaturas; minérios e metais; produtos das indústrias químicas; veículos ou semelhantes; máquinas e equipamentos; açúcar; animais, plantas e outros produtos de origem animal; papel e suas obras; materiais elétricos; ferro-gusa; e produtos cerâmicos.

No caso da área de interesse do presente estudo, estima-se que os principais produtos que devem ser movimentados serão máquinas e equipamentos, conforme já vem ocorrendo no local, no entanto, caberá à futura arrendatária promover a destinação mais adequada à sua estratégia de negócios.

Segundo os dados do Anuário ANTAQ, o Porto Organizado do Rio Grande movimentou 5.177.848 toneladas de carga geral em 2021, o que confere certa representatividade na região, sendo que a movimentação histórica de máquinas e equipamentos foi conforme tabela abaixo:

RIO GRANDE					
Cargas	2015	2016	2017	2018	2019
Máquinas e Equipamentos em Geral	42.834	33.376	45.838	15.953	83.380

Tabela 2 – Movimentação histórica de máquinas e equipamentos em Rio Grande
Fonte: ANTAQ, anuário.

No cenário futuro, estima-se que o novo terminal capture a totalidade desse tipo de carga, desde o primeiro ano do arrendamento, tendo em vista que a operação do terminal ocorrerá desde o início, considerando a previsão de execução de obras de melhoria e modernização, sem prejuízo da continuidade das operações.

Visto que a capacidade efetiva prevista para o terminal será de 85.272 t/ano, a sua estrutura estará adequada para a captura total desta carga.

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, segundo dados do Plano Mestre.

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.

Seção A – Apresentação

Nesse sentido, a elaboração do estudo de viabilidade visando a abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento **RIG10** 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 **RIG10** a data-base estabelecida é março de 2023.

3. Descrição do Porto Organizado do Rio Grande/RS

O Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas é composto pelos Portos Organizados de Rio Grande e Pelotas, administrados pela Portos RS, e por Terminais de Uso Privado (TUPs), que compartilham acessos terrestres e/ou aquaviários e realizam operações envolvendo as mesmas cargas movimentadas no Porto Organizado. A localização do Porto do Rio Grande é apresentada na imagem abaixo.



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 é administrado pela Portos RS, empresa pública, sob a forma de sociedade de propósito específico, cuja criação foi autorizada pela Lei Estadual nº 15.717/2021. A delegação, pela União, ao Estado do Rio Grande do Sul, foi realizada por meio do Convênio de Delegação nº 001-Portos/97.

O Porto Organizado do Rio Grande tem sua área definida pela Portaria nº 121, de agosto de 2020. A sua poligonal é apresentada na figura abaixo.

Seção A – Apresentação



Figura 2 - Poligonal do Porto Organizado do Rio Grande/RS.
Fonte: PDZ do Porto do Rio Grande (2021).

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



Figura 3 - Zoneamento do Porto Organizado do Rio Grande/RS.
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2020).

As quatro principais zonas do Porto do Rio Grande são descritas a seguir:

Seção A – Apresentação

- **Porto Velho:** É constituído em oito áreas não operacionais com as destinações de pesca, pesquisa e ensino, Terminal de Passageiros, área militar, travessia de veículos, serviços, navegação interior, turismo e lazer;
- **Porto Novo:** É formado por cais público que dispõe de sete berços, sendo seis operacionais, com a destinação de movimentação dos produtos de celulose, fertilizantes, toras de madeira, trigo, veículos e arroz, dispendo também de infraestruturas destinadas à armazenagem das cargas movimentadas no cais;
- **Superporto:** É formado por áreas já arrendadas a terminais especializados em determinados produtos, tais como trigo, arroz, grão de soja, cavaco, contêineres, petróleo e seus derivados e produtos químicos. É importante destacar a existência de TUPs localizados na área do Superporto;
- **São José do Norte:** É destinada à expansão portuária e não possui estruturas portuárias atualmente;

No Porto Novo do Rio Grande, onde estão localizados o cais público e o terminal objeto deste estudo, estão situadas sete áreas destinadas respectivamente para: turismo, lazer e preservação ambiental; área militar; área de carga geral; área de operação de carga e descargas de veículos e cargas rodantes (*Roll-On/Roll-Off*), área de contêineres e fertilizantes, área de construção e reparo naval e área de expansão, conforme indicado na figura a seguir.



Figura 4 - Zoneamento do Porto Novo do Rio Grande.
Fonte: PDZ do Porto do Rio Grande (2021).

Seção A – Apresentação

Com relação aos acessos ao Porto do Rio Grande, há disponibilidade de acesso marítimo, fluvial, ferroviário e rodoviário.

O acesso fluvial ocorre por meio da Lagoa dos Patos, que possui ligação com o Oceano Atlântico pelo Canal do Norte, onde se localiza as instalações portuárias. A navegação pela Lagoa dos Patos interliga-se à Lagoa Mirim, e ao norte ao Lago Guaíba e aos rios Jacuí, Taquari, Caí, Gravataí e dos Sinos. A imagem a seguir apresenta o acesso hidroviário ao Porto do Rio Grande.

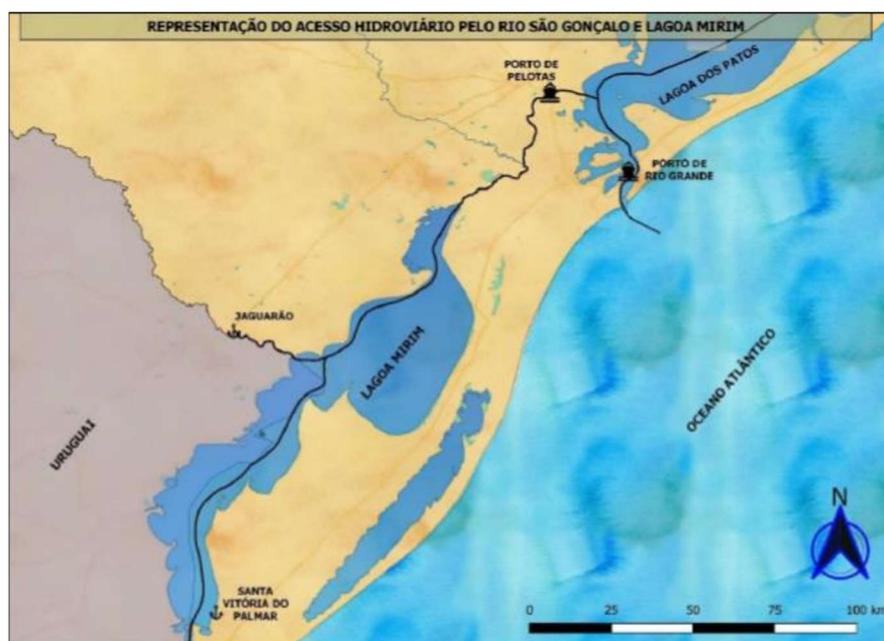


Figura 5 - Hidrovias do Rio Grande do Sul.
Fonte: PDZ do Porto do Rio Grande (2021).

As conexões entre a lagoa dos patos e as hidrovias citadas permite conexão entre o Porto do Rio Grande e o principal polo industrial do estado, que se encontra na Região Metropolitana de Porto Alegre e Caxias do Sul. Além disso, permite um futuro ponto de integração das relações comerciais entre o Brasil e o Uruguai por meio da hidrovia transnacional Brasil – Uruguai.

O acesso marítimo possui largura de 500 metros e se inicia na barra do canal, estando limitado pelos molhes leste e oeste do Porto. Esses molhes fixam e protegem o canal da ação das ondas e do assoreamento natural, o que permite uma navegação mais segura. Entretanto, por vezes, há uma corrente transversal mais intensa na boca dos molhes, tendo um maior risco de manobra para algumas embarcações menores.

A entrada de embarcações ocorre tanto no período diurno quanto noturno e, por vezes, a barra é declarada impraticável devido a condições meteorológicas ou oceanográficas. Entre os anos de 2005 e 2011 obteve-se uma média de 25 dias por ano de impraticabilidade da barra, valor que não resulta em perdas razoáveis para a disponibilidade do Porto, até porque as operações em navios atracados não cessam necessariamente. A imagem a seguir ilustra o acesso marítimo ao Porto.

Seção A – Apresentação

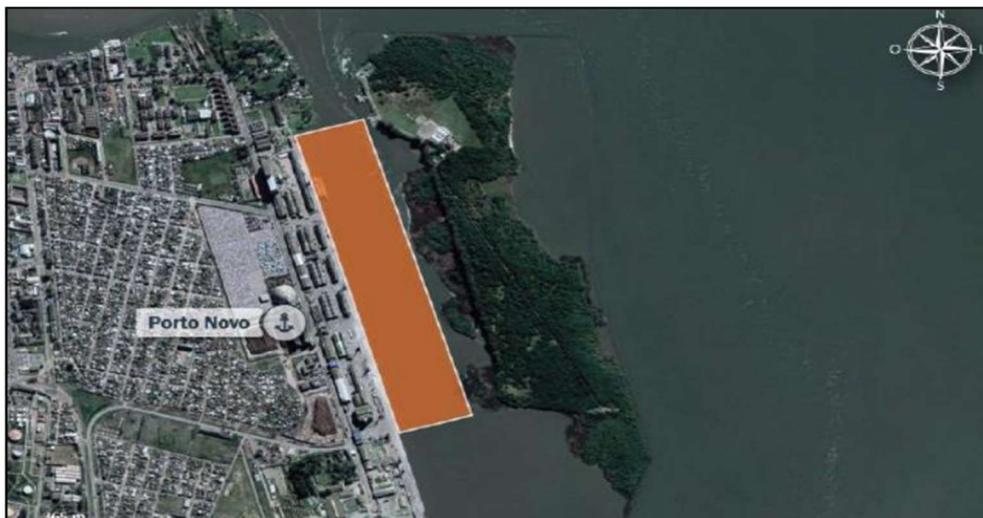


Figura 7 - Baía de evolução do Porto Novo.

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

Com relação ao acesso rodoviário, as rodovias BR-293, BR-392, BR-116, BR-471 e BR-101 são responsáveis pela movimentação de cargas com destinação ou origem ao Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas. As rodovias que compõem a hinterlândia do complexo portuário citado são apresentadas na imagem abaixo.

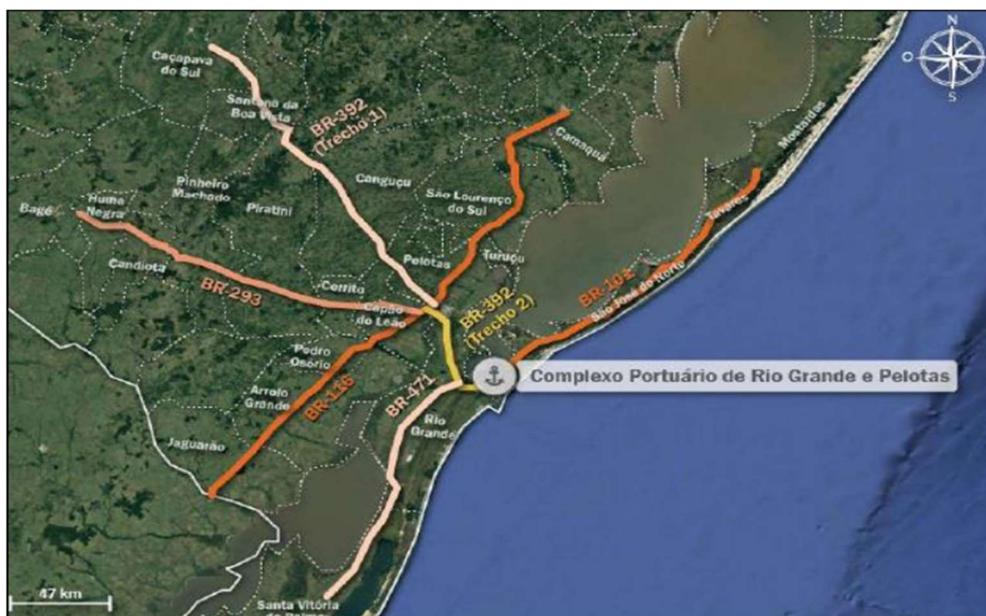


Figura 8 - Rodovias da hinterlândia do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas.

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

Já a malha ferroviária de acesso ao Complexo possui 7.223 km de extensão em bitola métrica e está concessionada à Rumo Malha Sul S.A. (RMS). A malha férrea citada conecta os estados de Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo, e se interliga com outras concessionárias: Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. (Ferroeste), Rumo Malha Oeste S.A. (RMO) e Rumo Malha Paulista (RMP).

Seção A – Apresentação

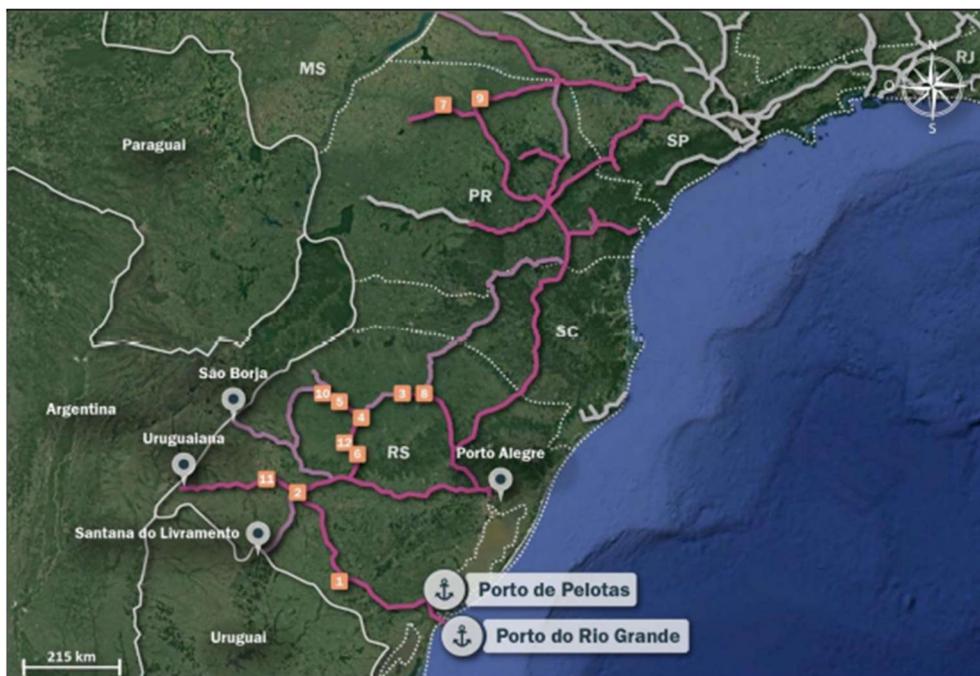


Figura 9 - Malha ferroviária associada ao Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas.
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2020).

De acordo com o plano mestre do complexo portuário citado, o ramal ferroviário ligado às instalações portuárias situadas no município de Pelotas (RS) encontra-se sem operação na situação atual.

O Porto do Rio Grande possui berços de atracação com diferentes características estruturais e operacionais. A figura a seguir ilustra a distribuição dos berços de atracação do Porto Novo, que representa a área de interesse desse estudo.



Figura 10 - Berços do Porto Novo do Porto do Rio Grande.
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2020).

O Cais Público, localizado em todo o seu comprimento no Porto Novo, possui 1.670 m, profundidade de projeto de 14 m (com exceção do trecho entre o cabeço 1 e 8) e calado máximo autorizado de 9,45 m (SUPRG, 2018a). O cais é formado por sete berços, sendo seis operacionais. A tabela abaixo apresenta as principais características dos berços do Porto Novo de Rio Grande.

Seção A – Apresentação

Características dos berços do Porto Novo do Porto do Rio Grande						
Berço	Destinação operacional	Comprimento (m)	Largura (m)	Profundidade de Projeto (m)	Características da maior embarcação atracável	
					CMA ¹ (m)	LOA ² (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
Contêineres e fertilizantes 2		810	20	14	9,45	240
Contêineres e fertilizantes 3		810	20	14	9,45	240
Contêineres e fertilizantes 4		810	20	14	9,45	240
Construção e reparo naval		260	20	14	Inoperante	Inoperante

Notas:

[1] Calado Máximo Autorizado (CMA);

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

Tabela 3 - Caracterização dos berços do porto do Rio Grande.

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

De acordo com o novo Regulamento de Exploração do Porto do Rio Grande (SUPRG, 2018) e de reuniões realizadas com a SUPRG, foi informada uma nova proposta para a disposição e a destinação operacional dos berços. A figura abaixo apresenta a proposta de nomeação dos berços.



Figura 11 - Disposição dos berços do Porto Novo do Porto do Rio Grande.

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

4. Descrição da Área de Arrendamento

A área de arrendamento a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **RIG10**, está localizada dentro da poligonal do Porto Organizado do Rio Grande/RS, possui aproximadamente **8.670,00 m²**, e será destinada à movimentação e armazenagem de carga geral.

Cabe destacar que a área **RIG10** em questão abrange as áreas apontadas abaixo:

- Armazém C1, medindo 3.650,00 m²;
- Armazém C2, medindo 2.400,00 m²;

Seção A – Apresentação

- Armazém A6, medindo 2.000,00 m²;
- Central GLP, medindo 120,00 m²; e
- Anexo ao Armazém B3, medindo 500,00 m².

A delimitação das áreas é apresentada a seguir.



Figura 12 - Armazéns C1, C2, A6 e prédios auxiliares.
Fonte: Elaboração própria.

A imagem de cada área e suas denominações conforme o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto do Rio Grande (2021) são apresentadas a seguir.



Figura 13 - Localização dos Armazéns C1 (RIG43) e C2 (RIG10).
Fonte: PDZ do Porto do Rio Grande (2021)

Seção A – Apresentação



Escritórios Armazém B3

Figura 14 - Localização do anexo ao Armazém B3, onde ficarão instalados escritórios.
Fonte: PDZ do Porto do Rio Grande (2021).



Figura 15 - Localização do Armazém A6 (RIG63) e da Central GLP (RIG55).
Fonte: PDZ do Porto do Rio Grande (2021).

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

Armazém C1	
LONGITUDE	LATITUDE
-32.04373027714485	-52.07559483557163
-32.04270861022468	-52.07595517091371
-32.04279283786798	-52.07625444753711
-32.04381788384916	-52.07591746022124
-32.04373027714485	-52.07559483557163

Tabela 4 - Coordenadas georreferenciadas do Armazém C1, a ser arrendado como parte da área RIG10.
Fonte: Base georreferenciada do PDZ do Porto do Rio Grande

Armazém C2	
LONGITUDE	LATITUDE
-32.04119202907503	-52.07649653837152
-32.04125853929577	-52.07676187397956
-32.0420654096991	-52.07648906434498
-32.04199628416242	-52.07622943182977

Seção A – Apresentação

-32.04119202907503	-52.07649653837152
--------------------	--------------------

Tabela 5 - Coordenadas georreferenciadas do Armazém C2, a ser arrendado como parte da área **RIG10**.
Fonte: Base georreferenciada do PDZ do Porto do Rio Grande

Armazém A6	
LONGITUDE	LATITUDE
-32.03684716005319	-52.0767910999541
-32.03690304933068	-52.07699115871876
-32.03775293180729	-52.07670697761223
-32.03769126111808	-52.07649555016542
-32.03684716005319	-52.0767910999541

Tabela 6 - Coordenadas georreferenciadas Armazém A6, a ser arrendado como parte da área **RIG10**.
Fonte: Base georreferenciada do PDZ do Porto do Rio Grande

Central de GLP	
LONGITUDE	LATITUDE
-32.03983580671905	-52.07696549389241
-32.03974174970596	-52.07699864381266
-32.0397702411004	-52.0771148206658
-32.03986115388966	-52.07708158412566
-32.03983580671905	-52.07696549389241

Tabela 7 - Coordenadas georreferenciadas da Central de GLP, a ser arrendada como parte da área **RIG10**.
Fonte: Base georreferenciada do PDZ do Porto do Rio Grande

Anexo do Armazém B3	
LONGITUDE	LATITUDE
-32.03951694716336	-52.07684845485125
-32.03962331884802	-52.07680956830381
-32.03951844010399	-52.07639134634193
-32.03941562929069	-52.07642310527064
-32.03951694716336	-52.07684845485125

Tabela 8 - Coordenadas georreferenciadas do Anexo do Armazém B3, a ser arrendado como parte da área **RIG10**.
Fonte: Base georreferenciada do PDZ do Porto do Rio Grande

A área é classificada como *brownfield*, uma vez que possui estruturas de operação. Dessa forma o **RIG10** possui em seu *layout* de área diversas construções e equipamentos necessitando de manutenção, reparos, trocas e reformas.

Importante destacar que as atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **RIG10**, assim como a dimensão e formato da área, devem estar alinhadas com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2021) do Porto Organizado do Rio Grande. Desse modo, verifica-se que a destinação e formato da área em estudo está alinhada ao PDZ, porém há necessidade de recodificar as áreas descritas como RIG43, RIG63, RIG55, e RIG56, para que todas elas possuam a codificação unificada RIG10.

Observa-se, ainda, que o contrato de transição vigente, para movimentação e armazenagem de carga geral – máquinas e equipamentos, atualmente congrega o Armazém A6, medindo 2.000,00 m²; Armazém B1, medindo 2.086,60 m²; Armazém B5, medindo 4.000,00 m²; Armazém C2, medindo 2.400,00 m², bem como a

Seção A – Apresentação

Central de GLP, medindo 120,00 m², e anexo do Armazém B6, medindo 1.550,00 m². Desse modo, após a licitação do **RIG10**, as áreas objeto do referido contrato, que não farão parte da licitação, voltarão a integrar o uso público (Armazém B1, Armazém B5, anexo do Armazém B6), ou serão objeto de nova modelagem de arrendamento.