
Seção A – Apresentação

1. Introdução

Esta seção aborda informações gerais sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de cargas Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) em área localizada no Complexo Portuário de Suape, município de Ipojuca/PE, denominada **SUA01** no âmbito do planejamento do Governo Federal.

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

Desse modo, no presente estudo foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento **SUA01**, 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.

A primeira versão do estudo foi elaborada no âmbito do Edital de Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI nº 05/2015 publicado no Diário Oficial de 13/07/2015, na Portaria nº 313, de 26 de agosto de 2015 e na Portaria nº 475 de 22 de outubro de 2015.

Em 2016, a Comissão de Seleção designada concluiu os trabalhos aprovando o estudo, e o encaminhou ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA. Nesse contexto, a Empresa de Planejamento e Logística - EPL foi instada pelo MTPA a realizar a revisão e atualização do estudo, incluindo a parametrização com os demais estudos do Governo Federal.

De maneira geral, o processo de revisão e atualização desses estudos consiste na revisão das informações e premissas anteriormente adotadas, 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: demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, câmbio, impostos, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
- Incorporação de determinações/contribuições de órgãos intervenientes ocorridas nas primeiras rodadas de leilões portuários, tais como: TCU, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP entre outros; e
- Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

No tocante aos procedimentos adotados na revisão e atualização dos estudos, oportuno mencionar que são considerados os regramentos e normativos que estabelecem diretrizes para elaboração de projeto de

Seção A – Apresentação

arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento setorial do governo, em especial:

- Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;
- Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, alterado pelo Decreto nº 8.464, de 8 de junho de 2015 e pelo Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017;
- Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;
- Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014;
- Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), publicado em 2016;
- Plano Mestre do Complexo Portuário de Suape (2012);
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Suape (2010);

2. O Estudo

O estudo de viabilidade da área de arrendamento **SUA01** está estruturado em seções, conforme explicitado a seguir:

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

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

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

Oportuno esclarecer que no caso do estudo de viabilidade **SUA01**, a versão originalmente disponibilizada estava referenciada na data-base de novembro/2015. Após o processo de atualização, o estudo relativo à área de arrendamento **SUA01** passa a adotar data-base em **fevereiro/2018**.

O prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 15 anos, com celebração de contrato prevista para o ano de 2020, início das operações em 2021 e término em 2034.

Seção A – Apresentação

Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **SUA01**, que visa atender a armazenagem e movimentação de cargas Roll-on/Roll-off (Ro-Ro), cumpre destacar que os fluxos operacionais estimados possuem sentido de embarque e desembarque.

No sentido de embarque, a área **SUA01** deve atender as fábricas instaladas na macrorregião de SUAPE, em especial as fábricas das empresas Fiat e Jeep.

Já os desembarques possuem, majoritariamente, cargas importadas, que serão posteriormente distribuídas na região nordeste. De acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, o mercado consumidor de veículos do Nordeste tem apresentado taxas de crescimento significativas nos últimos anos, tornando-o atrativo para o setor privado. Em face disto, é essencial que haja expansão da cadeia logística de distribuição.

Os terminais portuários de cargas Ro-Ro (veículos) representam uma vantagem competitiva tanto para as montadoras como para as concessionárias, na medida em que amplia a infraestrutura logística de recepção, armazenagem em pátios e distribuição de cargas com maior escala e menores custos de transportes. Essas atividades logísticas são estratégicas para proporcionar competitividade à cadeia automobilística.

Outro ponto que corrobora a necessidade de elaboração do estudo voltado para a licitação da área é o fato de, atualmente, a área **SUA01** possuir operações de movimentação de veículos sobre a responsabilidade da Autoridade Portuária de SUAPE, em regime de uso público. Estima-se que com o repasse das operações para a iniciativa privada ocorram melhorias e incremento nas operações, na medida em que o novo arrendatário passe a atuar com viés comercial mais agressivo voltado à captação de cargas, buscando qualidade e diversificação nos serviços prestados.

Com a finalidade de atender a demanda regional de veículos, assim como aumentar a competitividade do setor automotivo por meio de investimentos em infraestrutura logística de distribuição, verifica-se a necessidade de elaboração do presente estudo de viabilidade visando à abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento **SUA01**.

3. Descrição do Complexo Portuário de Suape

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

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

Seção A – Apresentação

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

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

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

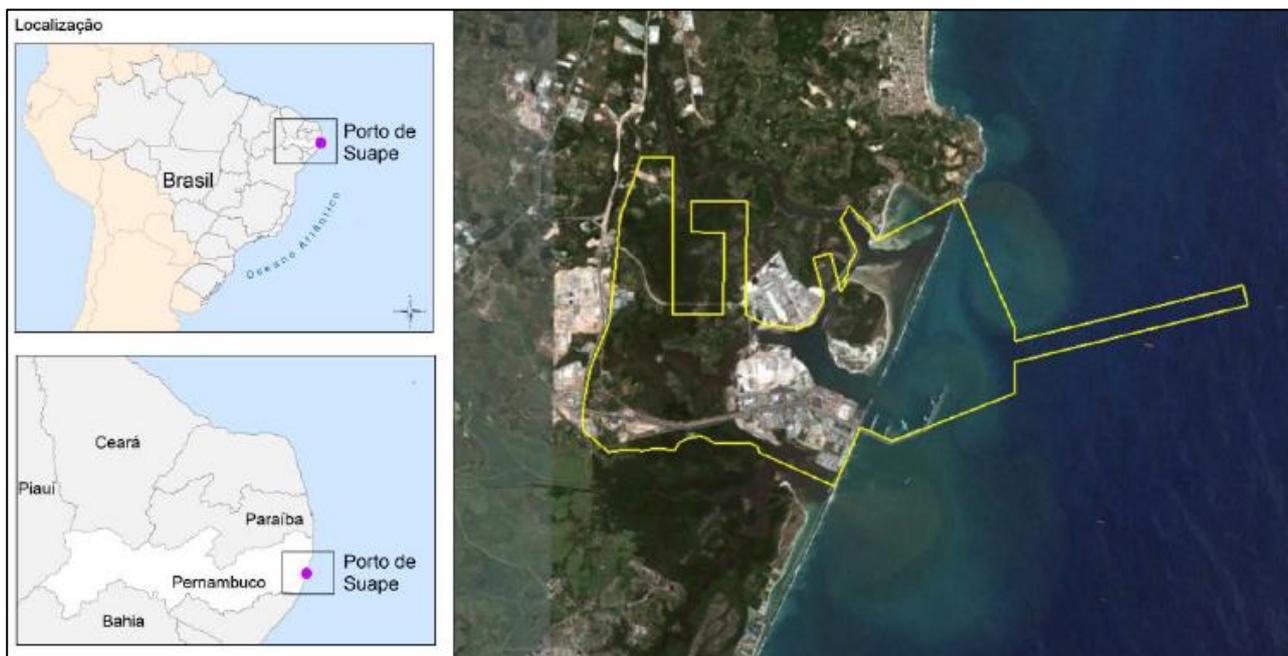


Figura 1: Localização do Complexo Portuário de Suape
Fonte: Elaboração Própria, a partir do Plano Mestre (2012)

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

- O Porto Externo é formado por 3 instalações de acostagem: 2 píeres de granéis líquidos (PGL -1 e PGL -2), e 1 Cais de Múltiplo Uso (CMU). São 6 berços, com aproximadamente 1,6km de cais.
- No porto interno, existem 3 cais públicos de uso múltiplo, totalizando 1,6km de comprimento, e 5 berços de atracação, além de um terminal especializado de contêineres (TECON).

3.1. Acesso Aquaviário

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

O acesso ao Porto Externo tem profundidade mínima de 16,5m e o calado máximo permitido é de 14,5m na preamar. O acesso ao Porto Interno é feito por uma abertura nos arrecifes com 300m de largura.

Seção A – Apresentação

A bacia de evolução do Porto Externo possui uma largura mínima de 1.200m e profundidade de 15,5m. Já no Porto Interno a bacia se localiza logo na entrada do canal de acesso e tem largura mínima de 580m e profundidade de 15,5m. A figura a seguir mostra os berços de atracação do Porto de Suape.



Figura 2: Infraestrutura de Acostagem do Porto de Suape

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

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

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

A tabela a seguir descreve as características físicas das estruturas de acostagem.

Seção A – Apresentação

Área	Berço	Porte do Navio	Profundidade (m)	Destinação operacional	Condição
Porto Externo	PGL-1 Berço Leste	Até 45.000 TPB	12,7	Granel Líquido	Público
	PGL-1 Berço Oeste	Até 45.000 TPB	12,9	Granel Líquido	Público
	PGL2 Berço Leste	Até 90.000 TPB	12,6	Granel Líquido	Público
	PGL2 Berço Oeste	Até 90.000 TPB	13,5	Granel Líquido	Público
	PGL3a	Até 120.000 TPB	12,7	Granel Líquido	Público (prioridade Petrobrás)
	PGL3b	Até 170.000 TPB	17,7	Granel Líquido	Público (prioridade Petrobrás)
	CMU Berço Oeste	Até 20.000 TPB	10,2	Carga Geral / Granel Líquido	Público
	CMU Berço Leste	Até 80.000 TPB	14,0	Carga Geral / Granel Líquido	Público
Porto Interno	Cais 1	Até 120.000 TPB	14,7	Contêiner / Carga Geral / Veículos	Público
	Cais 2	Até 120.000 TPB	14,4	Contêiner	Arrendado
	Cais 3	Até 120.000 TPB	11,6	Contêiner	Arrendado
	Cais 4	Até 120.000 TPB	12,1	Granel Sólido / Carga Geral / Veículos	Público
	Cais 5	Até 120.000 TPB	12,9	Granel Sólido / Carga Geral / Veículos	Público

Tabela 1: Características Físicas dos berços de atracação do Complexo Portuário de Suape

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

3.2. Acesso Rodoviário

Além do acesso aquaviário (marítimo), o Complexo Portuário de Suape é dotado de acesso rodoviário, por meio da BR-101, BR-232, PE-060 e PE 028, conforme figura a seguir.

As principais rodovias que dão acesso ao porto são as seguintes:

- Federais: BR-101 e BR-232;
- Estaduais: PE-60 e a PE-28.

A rodovia BR-101 é uma rodovia litorânea que permite o cesso a diversos municípios do estado de Pernambuco, assim como a estados vizinhos. A maior parte da rodovia encontra-se em boas condições de tráfego. Já a BR-232 é uma rodovia transversal que se inicia na capital Recife partindo rumo ao interior terminando em Parnamirim. Essa é uma importante rodovia para Suape uma vez que faz ligação com as demais rodovias que cruzam o estado. Já as rodovias PE-060 e PE-028 formam um complexo rodoviário denominado Express Way.

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

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

Seção A – Apresentação

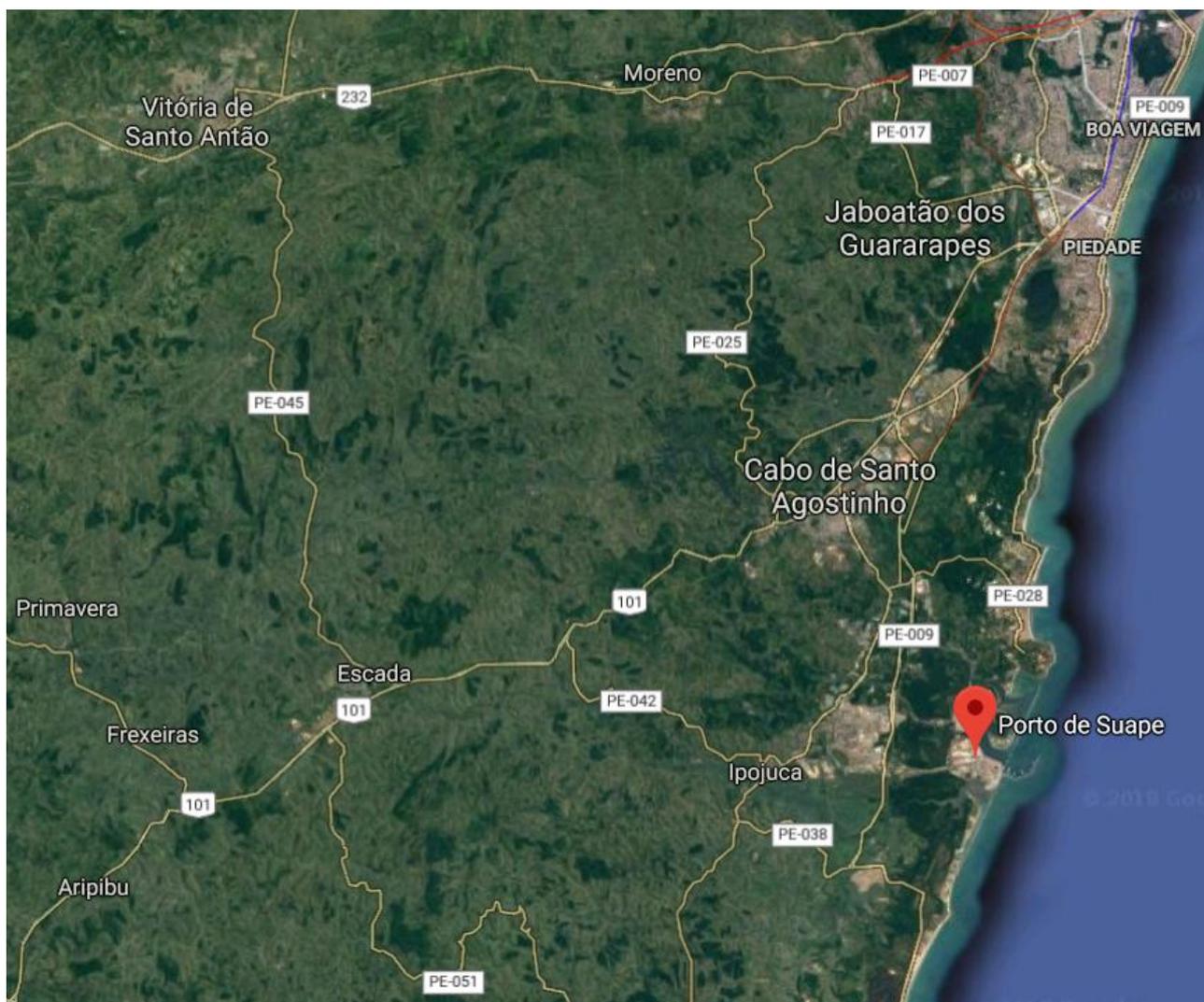


Figura 3: Vias de acesso rodoviário ao Complexo Portuário de Suape

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

3.3. Acesso Ferroviário

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

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

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

Seção A – Apresentação

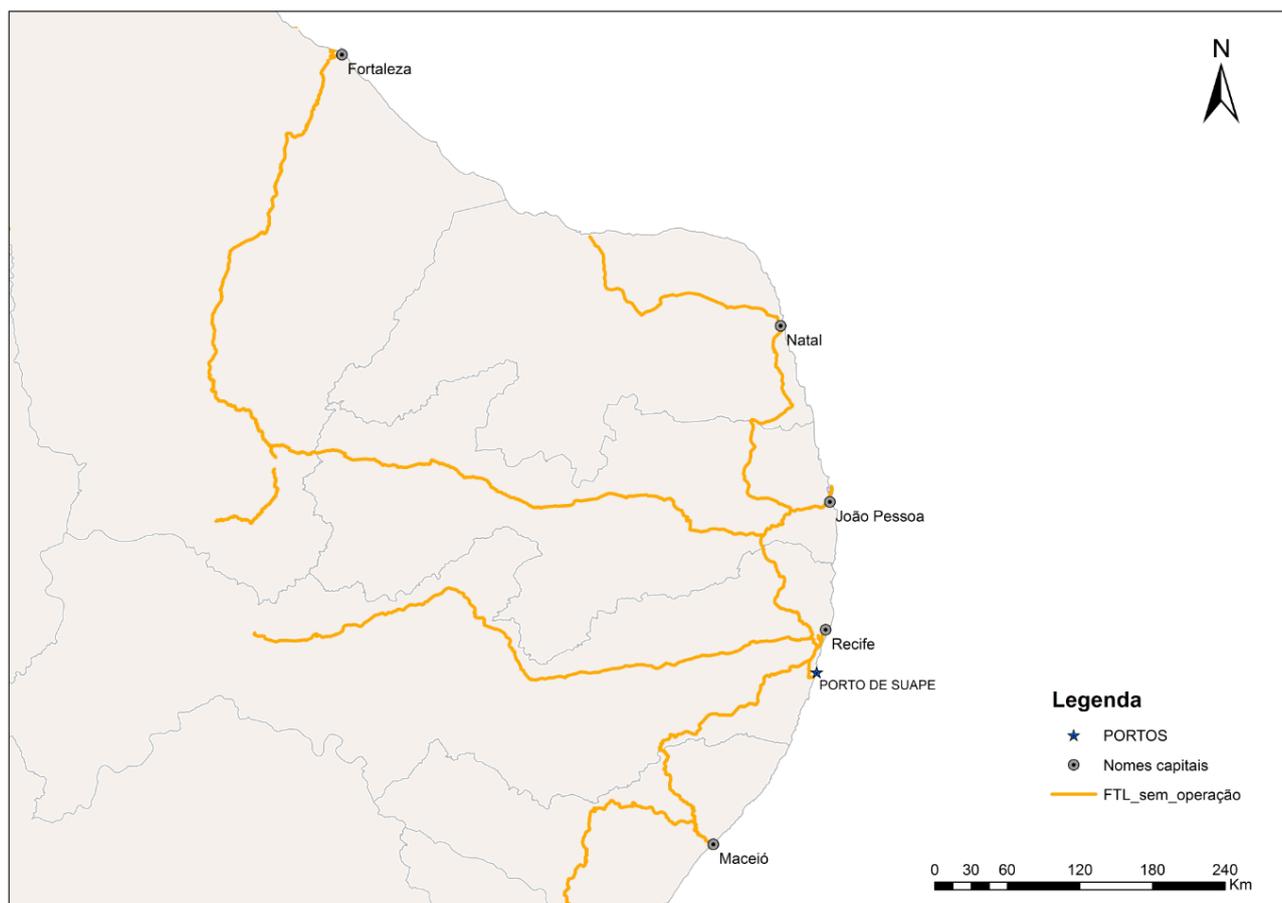


Figura 4: Vias de acesso ferroviário (sem operação) ao Complexo Portuário de Suape
Fonte: Elaboração própria, a partir do SAFF (ANTT), acesso em 13/03/2018

3.4. Acesso Dutoviário

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

Cita-se a existência de outras redes de dutos exclusivas de indústrias instaladas no Complexo Industrial de Suape.

4. Descrição da Área de Arrendamento SUA01

A área de arrendamento **SUA01** está localizada dentro da poligonal do Complexo Portuário de Suape, no trecho denominado “porto interno”, parte continental do Porto, em frente ao Estaleiro Atlântico Sul, localizado na margem oposta do canal do porto.

O Terminal é projetado para movimentar e armazenar cargas Ro-Ro (veículos em geral e cargas Roll-on/Roll-off), composto por uma área de 90.000m² totalmente pavimentada em concreto rígido.

Seção A – Apresentação

Além do pavimento rígido, serão disponibilizadas as estruturas existentes na área, tais como: cercamento, iluminação, instalações elétricas, guaritas, rede de drenagem etc. Para maiores detalhes sobre bens existentes, consultar Seção C- Engenharia.

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

Atualmente o terminal está realizando operações portuárias regulares, realizadas pela própria Autoridade Portuária de Suape, em regime de uso público.

Para as operações de berço, o terminal poderá utilizar o Cais 4 e o Cais 5, os quais possuem prioridade para as operações de veículos, podendo receber navios com comprimento de até 330 metros. Contudo, os navios destinados ao transporte de cargas Ro-Ro que atracam em Suape têm apresentado, em média, comprimentos entre 180 e 200 metros e calado médio de 9 metros.

Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **SUA01** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (02/2010) vigente do Complexo Portuário de Suape.

A figura a seguir apresenta imagem aérea da área de arrendamento **SUA01**.



Figura 5: Localização área de arrendamento **SUA01** no Porto de Suape

Fonte: Elaboração Própria, a partir do *google Earth* (2018)

Seção A – Apresentação
