

---

## 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 containerizadas em área localizada no Complexo Portuário de Suape (Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros), município de Ipojuca/PE, denominada área de arrendamento **SUA05** 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 **SUA05**, 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 foi originalmente elaborado pela Autoridade Portuária do Complexo Portuário de Suape por meio de contratação de consultoria especializada, sob a Anotação de Responsabilidade Técnica – ART nº 1420180000004255723 (CREA-MG). Após a elaboração, o estudo foi encaminhado ao Poder Concedente com o objetivo de subsidiar a abertura de processo licitatório da área **SUA05**.

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.

A título de contextualização, cabe mencionar que a área de arrendamento **SUA05** já foi objeto de estudo em outras duas oportunidades. Em 2012, a própria Autoridade Portuária desenvolveu estudo com consultoria

---

## Seção A – Apresentação

---

especializada. Posteriormente, no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP (2013), a área também foi objeto de estudo pelo Governo Federal.

No tocante aos procedimentos adotados na revisão e atualização dos estudos, são considerados os regramentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de 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 2017;
- Dados Preliminares (demanda) do Plano Mestre do Complexo Portuário de Suape (2018);
- Plano Mestre do Porto de Suape (2012); e
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Suape (2010).

## 2. O Estudo

O estudo de viabilidade da área de arrendamento **SUA05** 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 **SUA05**, a versão originalmente disponibilizada estava referenciada na data-base de dezembro/2017. Após o processo de atualização, o estudo relativo à área de arrendamento **SUA05** passa a adotar data-base em **fevereiro/2018**.

---

## Seção A – Apresentação

---

O prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 anos, com celebração de contrato prevista para o ano de 2020, início das operações em 2023 e término em 2044.

Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **SUA05**, que visa atender a armazenagem e movimentação de cargas containerizadas, cumpre destacar que a implantação do empreendimento **SUA05** tem por objetivo ampliar a oferta de serviços portuários para a hinterlândia de Suape promovendo a competição e redução de preços, buscando-se maior disponibilidade e qualidade dos serviços.

Também cabe comentar a possibilidade do Complexo Portuário de Suape se tornar, dentro de um cenário otimista, um *Hub* brasileiro do transporte de contêineres, com capacidade para receber embarcações alocadas nas principais linhas de navegação de longo curso para o Brasil. Nesse cenário, o novo terminal **SUA05** teria papel fundamental na movimentação de cargas containerizadas.

### 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.

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 40 km 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.

## Seção A – Apresentação

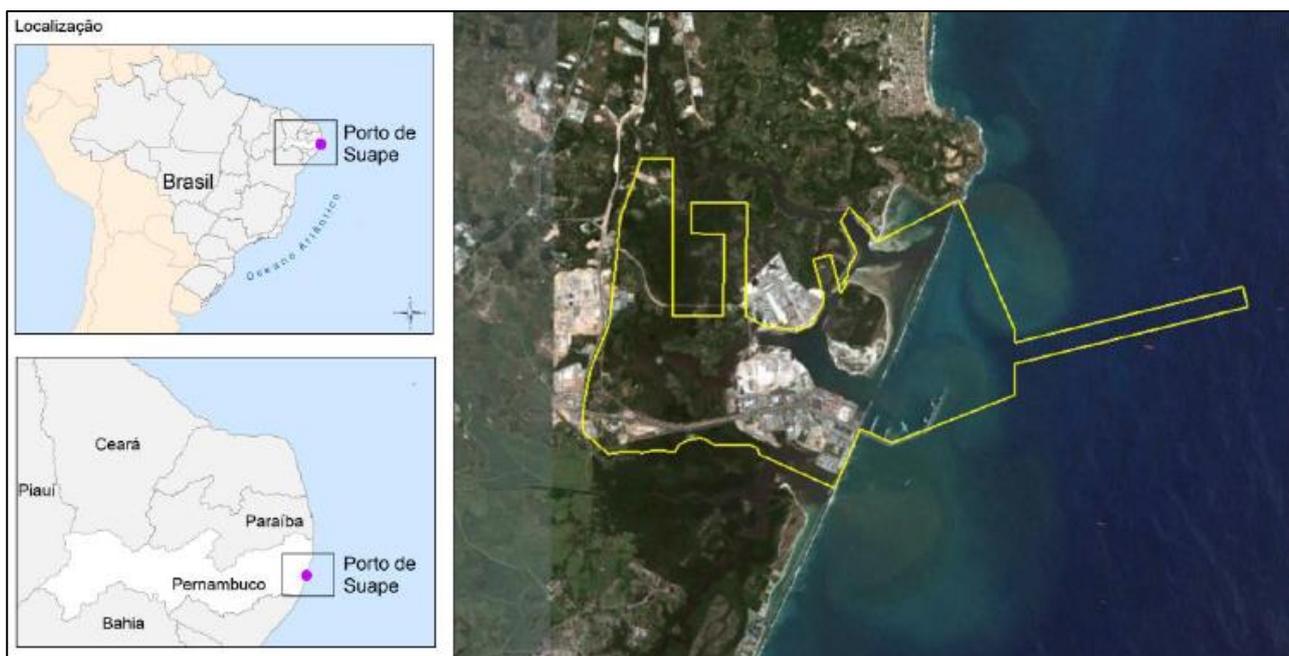


Figura 1: Localização do Complexo Portuário de Suape  
Fonte: Elaboração Própria, a partir do Plano Mestre (2012)

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 existente especializado de contêineres.

### 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.

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.

**Seção A – Apresentação**

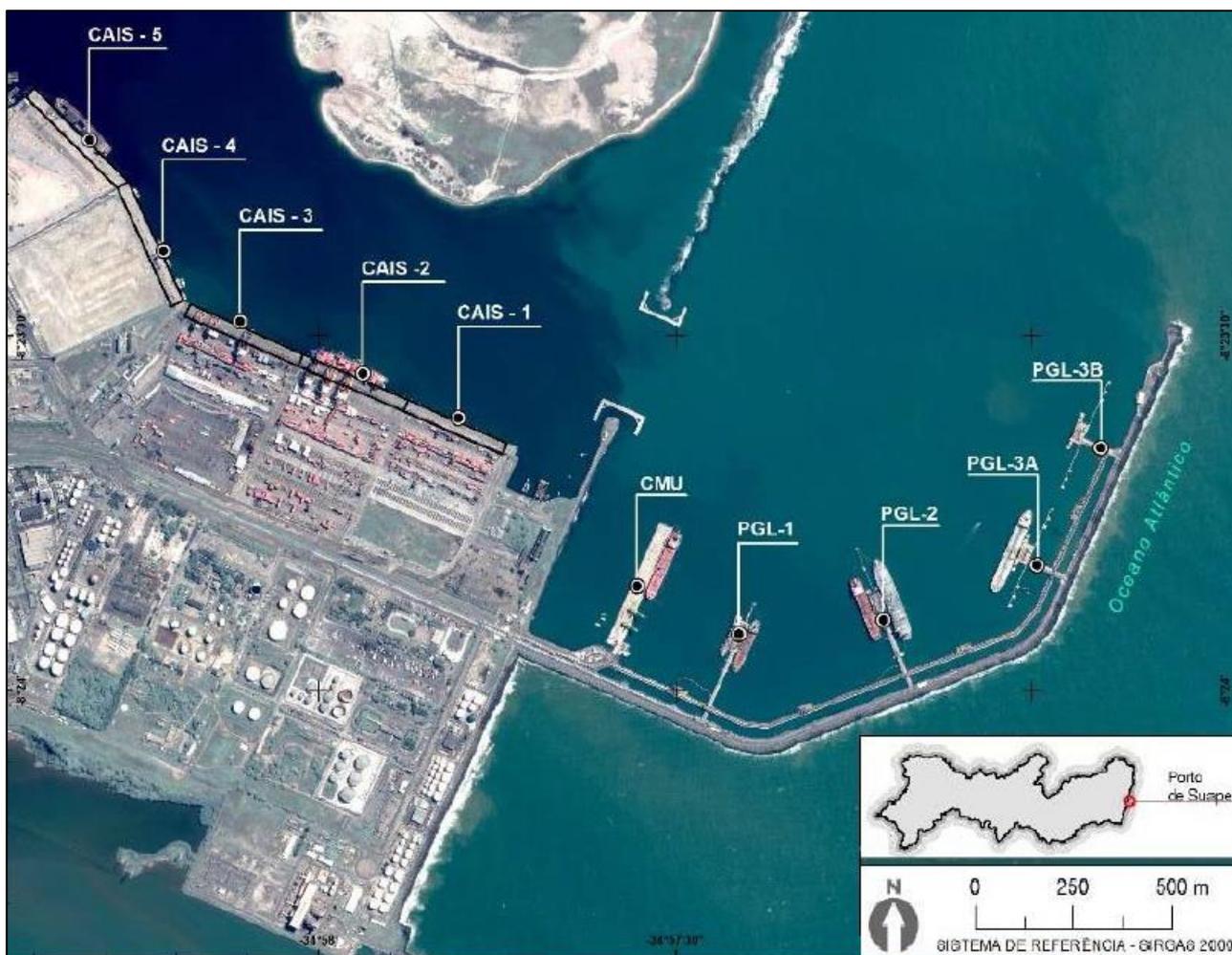


Figura 2: Infraestrutura de Acostagem do Porto de Suape

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 logo na sequência.

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 acesso 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

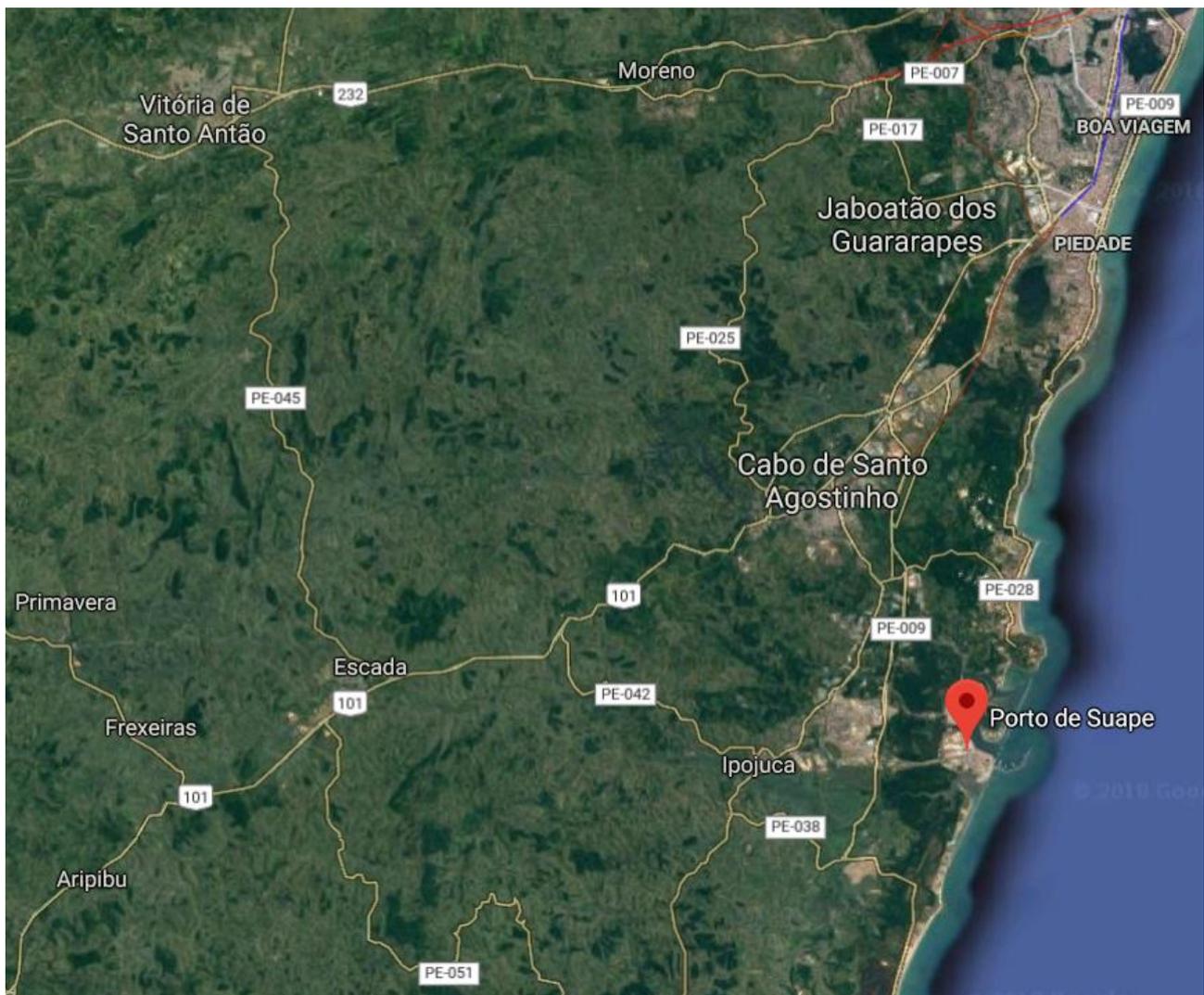


Figura 3: Vias de acesso rodoviário ao Complexo Portuário de Suape  
Fonte: Elaboração própria, a partir do *google Earth*

### 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 23 km 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

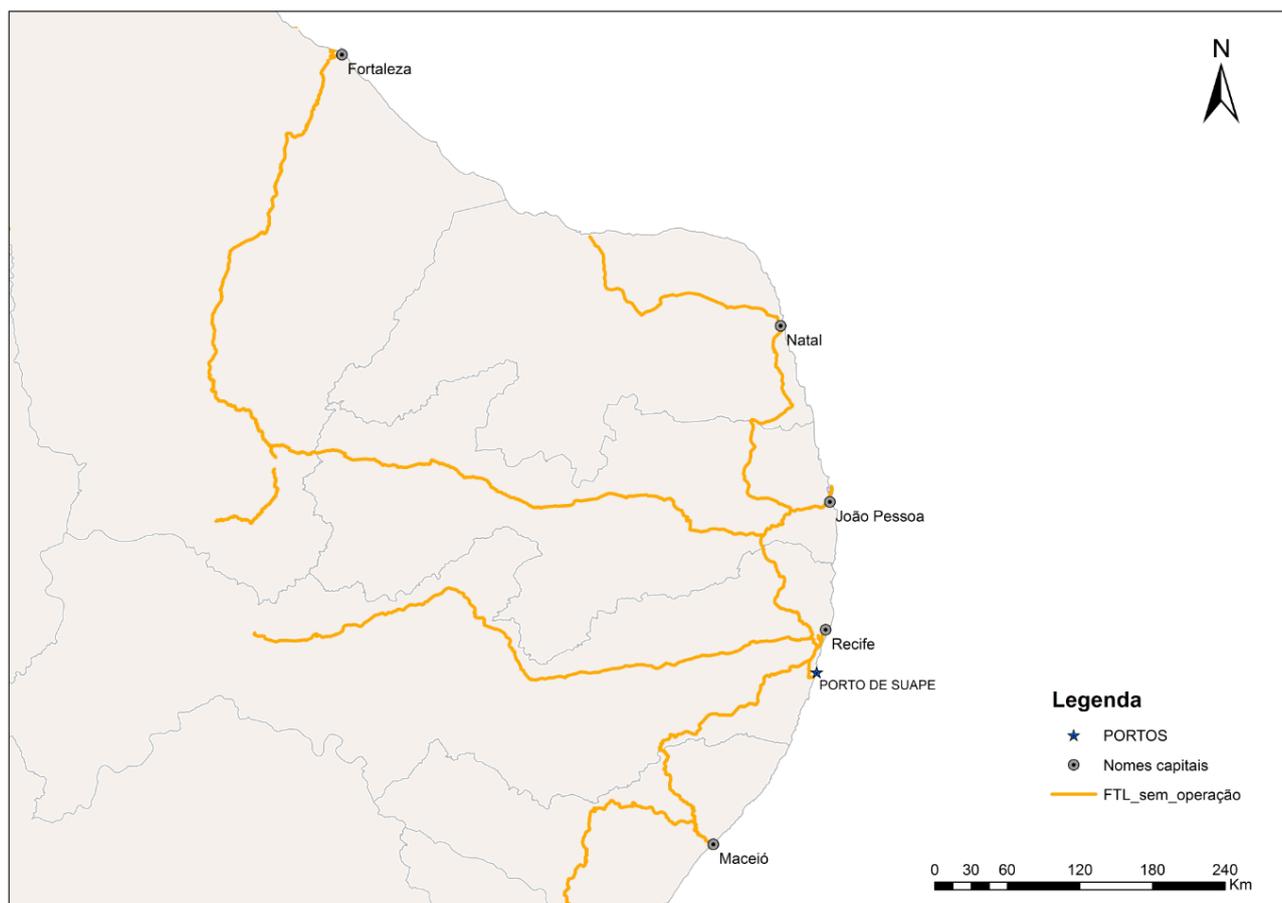


Figura 4: Vias de acesso ferroviário (sem operação) ao Complexo Portuário de Suape  
Fonte: Elaboração própria, a partir do SAFF (ANTT), acesso em 13/03/2018.

### 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 SUA05

A área de arrendamento **SUA05** 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 containerizadas, e é composto por um cais projetado de 770 metros (com 2 berços para atracação) e uma retroárea de aproximadamente 268.967m<sup>2</sup>, com possibilidade de expansão de área.

## Seção A – Apresentação

Prevê-se a implantação do terminal em área *greenfield*, envolvendo a execução de dragagem, construção de berços para atracação e pátio de armazenagem, bem como a aquisição de equipamentos para movimentação de contêineres.

Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **SUA05** 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 **SUA05**.

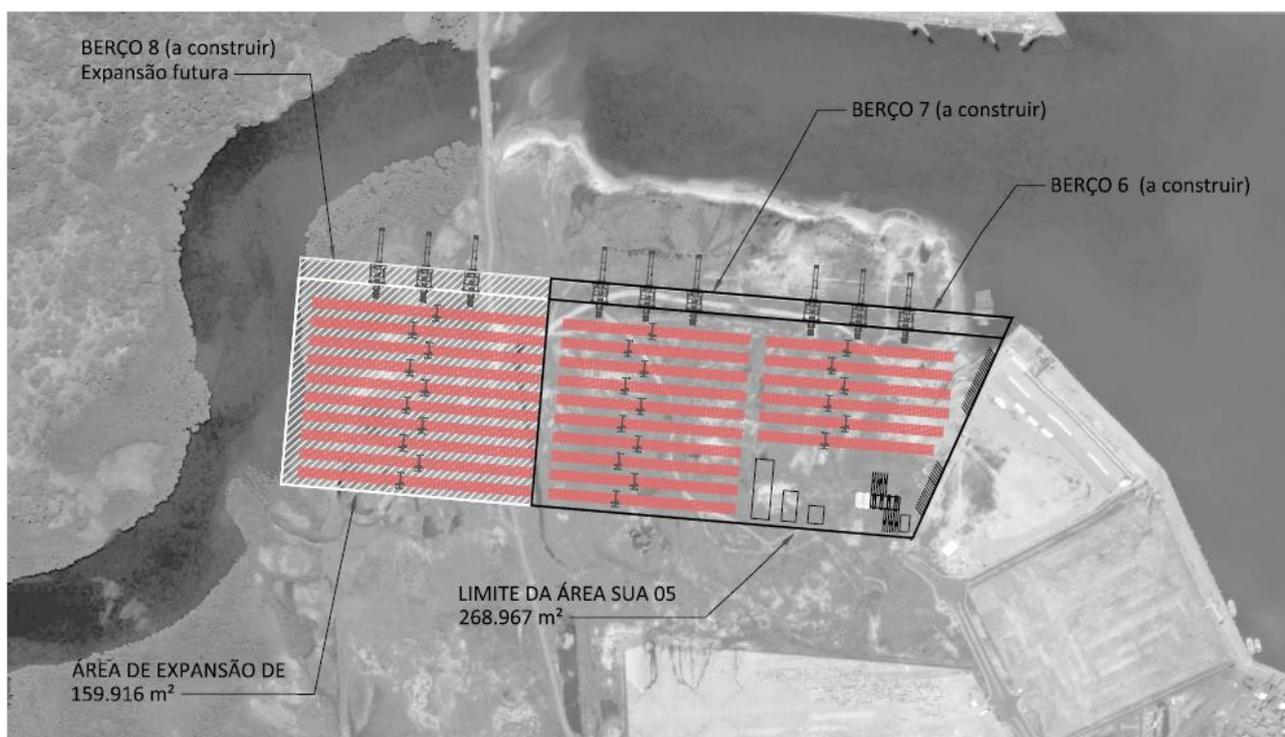


Figura 5: Localização área de arrendamento **SUA05** no Porto de Suape

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