
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, armazenagem e distribuição de grânéis líquidos, especialmente combustíveis dentro da poligonal do Porto de Cabedelo/PB, denominada de **AE-11** 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 **AE-11**, 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 elaborado pela Companhia Docas da Paraíba por contratação de consultoria especializada, sob a Anotação de Responsabilidade Técnica – ART nº 0720170044333 do Conselho Regional de Engenharia – CREA-DF. Após a elaboração, o estudo foi doado ao Poder Concedente com o objetivo de subsidiar a abertura de processo licitatório da área **AE-11**. Destaca-se, portanto, que no presente estudo não há custos relacionados ao ressarcimento para o responsável pela elaboração do EVTEA.

Na sequência, o estudo foi encaminhado à Empresa de Planejamento Logístico – EPL para realizar a atualização dos estudos elaborados no âmbito do planejamento governamental com base em nova ordem de priorização.

De maneira geral, o processo de 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, incluindo aspectos 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.

Seção A – Apresentação

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 Complexo Portuário de Cabedelo, 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 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 – PNL/2017;	Planejamento setorial
Plano Mestre do Porto de Cabedelo (2017);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Cabedelo.	Planejamento setorial

Tabela 1 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados

Fonte: Elaboração própria

Assim, o estudo atualizado¹ foi disponibilizado na Audiência Pública nº 03/2018 – ANTAQ, que teve por objetivo coletar contribuições da sociedade para aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos.

Na sequência, após revisão², o estudo foi encaminhado ao Tribunal de Contas da União – TCU para avaliação, cuja aprovação se deu por meio do Acórdão nº 2.436/2018 – TCU - Plenário.

Nesse contexto, a presente versão do estudo da área **AE-11** contempla diversos aprimoramentos em razão dos procedimentos mencionados, com destaque para as seguintes:

- Ampliação do objeto contratual para possibilitar a movimentação de outros granéis líquidos, mantendo-se a exigência de cumprimento de Movimentação Mínima Exigida – MME para granéis líquidos combustíveis;
- Redução da Garantia de Execução do contrato após o 5º ano de contrato.
- Alteração da metodologia de custos ambientais;
- Substituição da referência de projeção de demanda do Plano Nacional de Logística Portuária – PNL/ do ano de 2016 para o ano de 2017
- Inclusão dos dispêndios relativos ao pagamento de IPTU;
- Alteração da participação de mercado estimada (*Market Share*);
- Alteração da taxa de retorno WACC, de acordo com orientação do Ministério da Fazenda.

¹ Atualizado pela Nota Técnica Conjunta nº 34/2017 – GEINF/GENEC/GEMAB, de 17 de novembro de 2017.

² Atualizado pela Nota Técnica Conjunta nº 27/2018 – GEINF/GENEC/GEMAB, de 31 de julho de 2018

Seção A – Apresentação

2. O Estudo

O estudo de viabilidade da área de arrendamento **AE-11** 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 diversas 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 foi 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*.

Na elaboração do presente estudo foram observados os dispositivos que regem a elaboração de projetos de exploração de áreas portuárias, bem como os instrumentos de planejamento do setor portuário para o Porto de Cabedelo, a seguir especificados.

Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **AE-11** do Porto de Cabedelo, cumpre destacar que as atividades a serem realizadas na área visam atender o abastecimento de combustível do estado da Paraíba.

Atualmente, a área em questão vem sendo explorada em situação contratual precária, por meio de Contrato de Transição, até que sejam ultimados os procedimentos licitatórios.

Oportuno mencionar que a área **AE-11** foi selecionada como área prioritária no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP do Governo Federal lançado em 2013, contudo, os documentos técnicos e jurídicos não foram concluídos, inviabilizando a publicação do certame licitatório.

Nesse sentido, a elaboração de estudos de viabilidade visando a abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento **AE-11** mostra-se de relevante interesse público, na medida em que uma eventual interrupção ou queda na qualidade da prestação de serviços podem causar graves prejuízos à sociedade, bem como a diminuição do bem estar social da população envolvida.

3. Descrição do Porto de Cabedelo

O Porto de Cabedelo, localizado na região metropolitana de João Pessoa, situa-se na margem direita do estuário do rio Paraíba do Norte, vizinho ao Forte de Santa Catarina, e é organizado em duas poligonais esparsas, conforme a figura a seguir.



Figura 1 – Localização do Porto de Cabedelo/PB
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Cabedelo (2017)

O porto é administrado pela Companhia Docas da Paraíba, sociedade de economia mista, instituída pela Lei Estadual nº 6.510, de 21 de agosto de 1997, e é objeto do Convênio de Delegação nº 09/97, firmado entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e o Estado da Paraíba. Atualmente, a Companhia Docas da Paraíba é vinculada à Secretaria de Infraestrutura do Estado da Paraíba.

A Área do Porto Organizado compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado, definida por ato do Poder Executivo na Portaria MT nº 1.001, de 16/12/93 (D.O.U. de 17/12/93).

No que diz respeito ao planejamento, o porto possui Plano de Desenvolvimento e Zoneamento–PDZ aprovado pela Deliberação Nº 003/2008-CAP de Cabedelo, conforme registrado na ATA da 180ª Reunião Ordinária do Conselho da Autoridade Portuária – CAP do Porto de Cabedelo, ocorrida no dia 29 de agosto de 2008.

Ainda em relação ao planejamento, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA tem a competência de elaborar e atualizar os Planos Mestres dos portos, considerando as perspectivas de planejamento estratégico do setor portuário nacional, visando direcionar as ações, melhorias e investimentos de curto, médio e longo prazo no porto e em seus acessos.

Seção A – Apresentação

Nesse sentido, o Plano Mestre do Porto de Cabedelo é o documento oficial que apresenta as necessidades e alternativas de expansão do porto para o horizonte de planejamento, expondo: as características do porto, a análise dos condicionantes físicos e operacionais, a projeção de demanda de cargas e a avaliação da capacidade instalada e de operação.

Vale destacar que a área de influência direta do porto pode ser considerada como o próprio Estado da Paraíba e seus estados vizinhos: Rio Grande do Norte, Pernambuco, Sergipe, Alagoas e o sul do Ceará. Por estar no centro geográfico da Região Nordeste, o porto também ocupa uma posição estratégica em relação aos demais Estados da região, inclusive para transporte de longo curso, conforme indicado na figura a seguir.

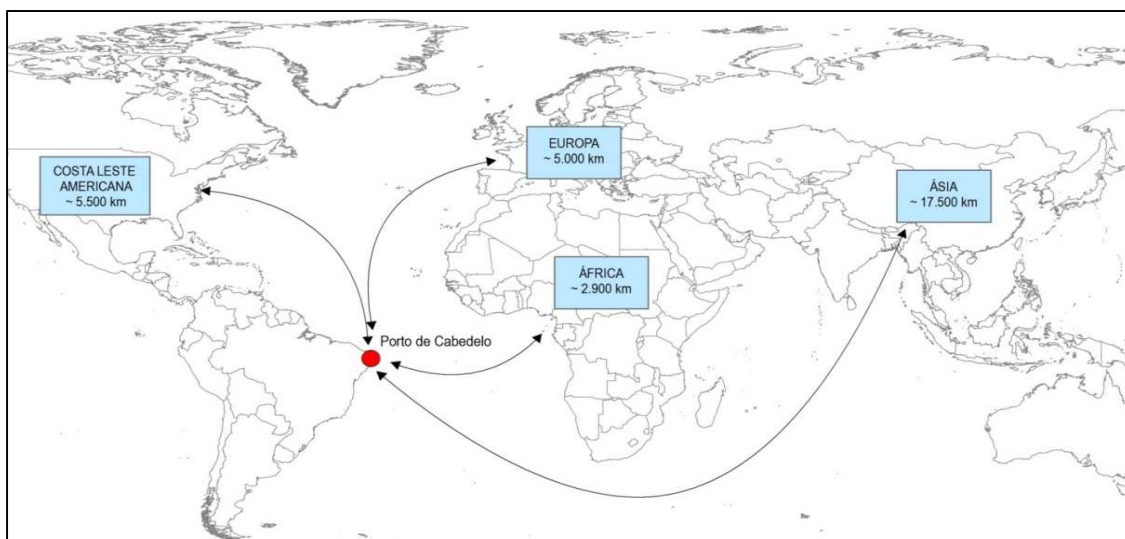


Figura 2 – Localização estratégica do Porto de Cabedelo/PB
Fonte: Plano Mestre do Porto de Cabedelo (2013)

Com relação ao seu desempenho operacional, a movimentação de cargas no Porto de Cabedelo em 2017 atingiu aproximadamente 1 milhão de toneladas, tendo participação paritária entre granel líquido e sólido.

O Porto de Cabedelo chegou a movimentar 1,9 milhão de toneladas nos anos de 2012 e 2013. A partir de 2014, os dados já demonstram decréscimo da movimentação de cargas, explicada, em parte, pela diminuição da atividade econômica do país. A tabela a seguir mostra as quantidades movimentadas, separadas por natureza de carga.

ANO	CARGA GERAL	GRANEL LÍQUIDO	GRANEL SÓLIDO	TOTAL GERAL
2010	67.767	612.286	690.442	1.370.495
2011	33.426	741.505	980.011	1.754.942
2012	60.547	744.857	1.102.036	1.907.440
2013	48.914	724.604	1.128.158	1.901.676
2014	54.684	691.275	1.008.796	1.754.755
2015	54.020	558.132	630.490	1.242.642
2016	850	475.755	486.372	962.977
2017	0	434.960	535.176	970.136

Tabela 2 – Carga movimentada por natureza de carga, em toneladas
Fonte: Sistema de Informações Gerenciais - SIG/Antaq, acesso em 25/07/2018

Seção A – Apresentação

3.1. Instalações de Acostagem

O Porto de Cabedelo dispõe atualmente de um cais acostável público, com comprimento de 602m, plataforma de 18,40m de largura, com 28 cabeços para amarração espaçados a cada 30m. O cais é dividido em dois trechos, sendo um de 415m, que já foi recuperado estruturalmente, e outro de 187m, que ainda será recuperado. O cais é dividido em quatro berços de atracação, denominados berços 101, 103, 105 e 107, com profundidade média de 9,14 metros.

O conjunto de berços públicos, conforme ilustrado na figura a seguir, permite a atracação simultânea de até três navios de até 200m cada. Os berços 101, com 125m, e 103, com 135m, são destinados às operações com derivados de petróleo. Já os berços 105 e 107 são destinados às operações com granéis sólidos e carga geral.



Figura 3 – Instalações de acostagem do Porto de Cabedelo/PB.
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Cabedelo (2018)

Na sequência, as tabelas mostram a evolução do índice de ocupação do berço 101, bem como informações sobre tempos de atracação.

TAXA DE OCUPAÇÃO DE BERÇO							
Berço	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
CDO 101	19,83%	24,86%	25,28%	27,62%	27,00%	26,00%	19,08%

Tabela 3 – Taxa de Ocupação de Berço por ano, em percentual
Fonte: Sistema de Informações Gerenciais - SIG/Antaq, acesso em 10/07/2017

Seção A – Apresentação

ANO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tempo Médio de Atracações (u)	69	87	77	77	68	52	52	16
Tempo Médio de Estadia (h)	43,2	39,8	48,6	49,6	46,4	58,5	38,9	40,4
Tempo Médio Atracado (h)	25,8	25,5	27,8	32	34,3	43,3	29	24,8
Tempo Médio de Espera p/ Atracação (h)	16,3	11,3	17,8	16,6	11,1	14,2	9	14,3
Tempo Médio de Espera p/ Início de Operação (h)	2,6	3,5	3,2	3,5	3,5	3,8	4	4,9
Tempo Médio de Operação (h)	16,4	14,7	18,9	18,5	19,3	22,6	16	12,8
Tempo Médio de Desatracação (h)	5,8	8,2	6,6	9,6	10,3	17,1	8	8,3
Total Peso Carga Bruta (t)	530.655	641.744	741.524	719.452	691.274	527.893	475.755	100.453
Participação 101 Líquidos	86,67%	86,55%	99,55%	99,29%	100,00%	94,58%	100,00%	100,00%
Prancha Total de Operação (h)	1.621	1.734	2.071	2.141	2.003	1.430	1.035	205
Prancha Média (t/hora)	327	370	358	336	345	369	460	490
Total Peso Carga Bruta (t)	612.285	741.504	744.856	724.604	691.274	558.132	475.755	100.453
Consignação Média (t/navio)	8.874	8.523	9.673	9.410	10.166	10.733	9.149	6.278

Tabela 4 – Taxa de ocupação do berço 101 por ano, em percentual
Fonte: Sistema de Informações Gerenciais - SIG/Antaq, acesso em 10/07/2017

3.2. Instalações de Armazenagem

O Porto de Cabedelo dispõe de instalações de armazenagens para graneis sólidos, líquidos e carga geral. Em síntese, o porto detém sete armazéns, sendo quatro para carga geral, três para granéis sólidos, oito silos para granéis agrícolas e 26 tanques para granéis líquidos. A figura a seguir indica as instalações de armazenagem existentes.



Figura 4 – Instalações de armazenagem do Porto de Cabedelo/PB.
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Cabedelo (2018)

Atualmente, o porto não possui pátios de estocagem, contudo há projetos de demolição de parte dos armazéns para construção de pátios.

3.2.1. Tanques de Granéis Líquidos

Em razão do escopo, o presente estudo apresenta um maior detalhamento dos ativos utilizados para essa atividade, os quais estão distribuídos em diversas áreas arrendadas a diferentes empresas distribuidoras de combustíveis, em situações contratuais distintas perante à União.

Das cinco áreas destinadas à movimentação de granel líquido no Porto de Cabedelo, três estão sendo mantidas por meio de Contratos de Transição³, até que sejam ultimadas as licitações dessas áreas para celebração de novos contratos de arrendamento, haja vista os contratos anteriores estarem vencidos. A figura a seguir ilustra as cinco áreas que realizam operações com granel líquido no porto.

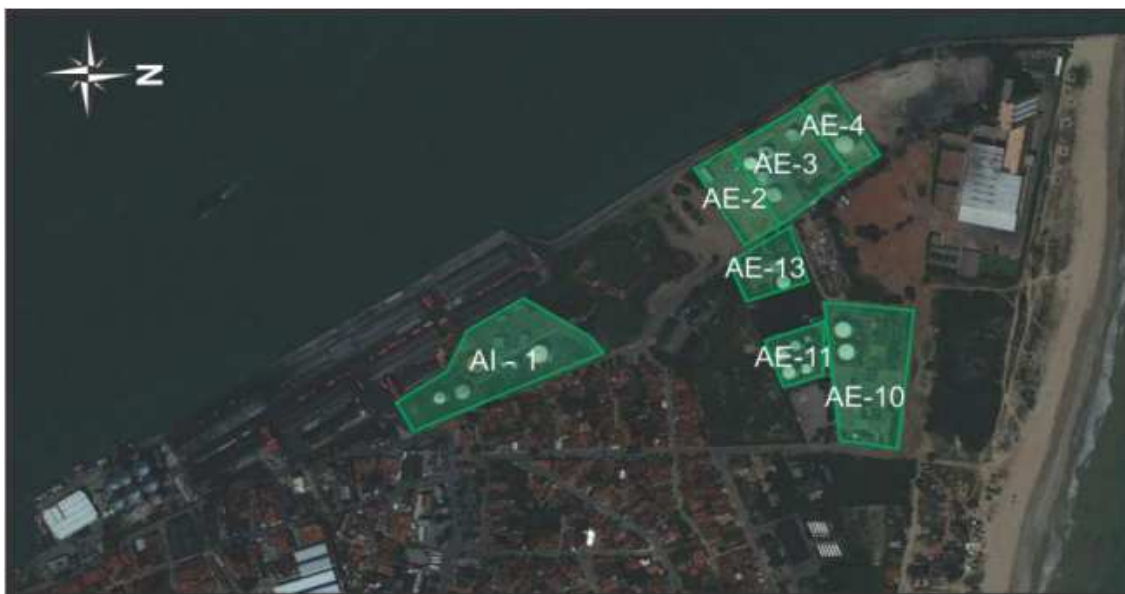


Figura 5 – Áreas destinadas à movimentação de granel líquido no Porto de Cabedelo
Fonte: Plano Mestre do Porto de Cabedelo (2013)

É importante esclarecer que as áreas AE-2, AE-3 e AE-4 compõem um único contrato de arrendamento unificado, totalizando uma área de 24.783m², cuja capacidade estática atual é de 33.283m³.

Merece comentários a área AE-13 onde há 2 tanques com capacidade de armazenagem de 2.900m³ cada, proporcionando uma capacidade de armazenagem total de 5.800m³. Essa área passará a integrar a área AE-11, e os tanques serão entregues ao licitante vencedor.

As três demais áreas destinadas a granel líquido no Porto de Cabedelo, **AE-11** (objeto do presente estudo), **AE-1** e **AE-10** serão arrendadas por meio da celebração de novos contratos.

Para tanto, é necessária a abertura de leilões portuários, tendo por objetivo escolher empresas capacitadas, por meio de procedimento isonômico e transparente, para realizarem a prestação de serviços no porto, por um horizonte contratual de 25 anos.

A seguir, apresenta-se o detalhamento das quantidades e capacidades dos tanques, por área, no Porto de Cabedelo. Vale destacar que nem todas as instalações existentes no porto são consideradas bens

³ Os Contratos de Transição do setor portuário são regulamentados pela Resolução Normativa nº 7-ANTAQ/2016, disponível em www.antaq.gov.br

Seção A – Apresentação

reversíveis à União, de forma que, com a saída dos atuais arrendatários, algumas dessas instalações deverão ser retiradas dos locais. Posteriormente, serão abordadas as peculiaridades no que tange à reversibilidade de bens e dimensionamento futuro das instalações.

ÁREA	Nº TANQUES	CAPACIDADE TOTAL
AI-1	6	22.371m ³
AE-10	2	10.022m ³
AE-11	6	13.044m ³
AE-13	2	5.800m ³
AE-2, AE-3 e AE-4	8	33.284m ³

Tabela 5 – Tanques de granéis líquidos no Porto de Cabedelo/PB

Fonte: Elaboração própria, a partir das Autorizações ANP nº 1.114, de 23 de dezembro de 2015; nº 359, de 5 de julho de 2017; nº 170, de 28 de setembro de 2001; e nº 132, de 28 de março de 2014

3.3. Acessos ao Porto de Cabedelo

O porto de Cabedelo possui conexões com modais de transporte aquaviário, hidroviário, rodoviário, ferroviário e aeroviário. No entanto, para o transporte de cargas, utilizam-se apenas os modais aquaviário (marítimo) e rodoviário na ligação terrestre do porto, conforme será apresentado a seguir.

3.3.1. Acesso Rodoviário

O acesso ao Porto de Cabedelo ocorre a partir da BR-230, seguindo pela Rua Pastor José Alves de Oliveira por cerca de 1,2 quilômetros e, na sequência, na Avenida Duque de Caxias por 700 metros e ao final à esquerda pela Rua Presidente João Pessoa, que dá acesso à Administração e a Zona Primária do Porto de Cabedelo.

A rodovia federal BR-230 é o principal acesso rodoviário ao Porto de Cabedelo, sendo a terceira maior rodovia do Brasil, com 4.223km de extensão, ligando Cabedelo, na Paraíba à Lábrea, no Amazonas, cortando transversalmente sete estados brasileiros: Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins, Pará e Amazonas. No Estado da Paraíba, a rodovia já está duplicada no trecho de Cabedelo até Campina Grande.

Como pode ser observado na figura a seguir, a BR-230 se integra à BR-101 na periferia de João Pessoa (PB) e permite a ligação com toda a malha rodoviária federal da região Nordeste e do País. Essas duas importantes rodovias federais constituem as principais conexões do Porto de Cabedelo ao restante do Estado da Paraíba, que também são alimentadas pelas rodovias estaduais, ampliando o acesso ao porto de zonas produtoras do interior paraibano até o Porto de Cabedelo.

Seção A – Apresentação

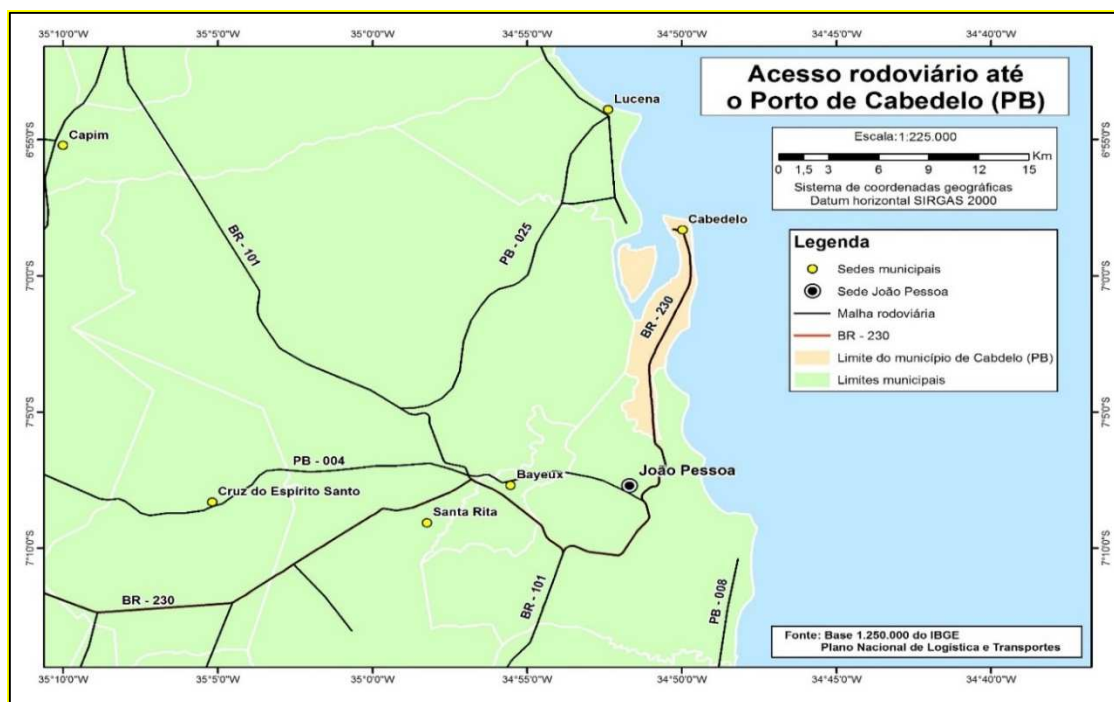


Figura 6 – Acessos rodoviários ao porto de Cabedelo/PB
Fonte: Plano Mestre do Porto de Cabedelo (2013)

Segundo informações do Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes – DNIT, a BR 230 está em processo de triplicação no trecho que começa em Cabedelo, na Grande João Pessoa, até o km 28,1, nas imediações do viaduto Ivan Bichara, o que deverá melhorar os níveis de serviço da rodovia.

3.3.1.1. Vias Internas de Circulação

A pavimentação das vias internas do Porto de Cabedelo está com baixa qualidade e, por isso, necessita de total reestruturação. Nas suas atuais condições, as vias internas prejudicam as operações de movimentação de carga e os deslocamentos dos caminhões, embora apresentem dimensões adequadas ao tráfego de veículos de carga.

3.3.2. Acesso Aquaviário

Atualmente, o calado máximo permitido para trafegar no canal de acesso e na área de manobra é de:

- 30 pés (9,14 metros), com uma preamar mínima de 2,4 metros, sendo obrigatória a praticagem entre o crepúsculo civil matutino e vespertino.
- 29 pés (8,84 metros), com uma preamar mínima de 2,2 metros, sendo obrigatória a praticagem entre o crepúsculo civil matutino e vespertino.
- 28 pés (8,53 metros), com uma preamar mínima de 1,9 metros, sendo obrigatória a praticagem entre o crepúsculo civil matutino e vespertino.

Seção A – Apresentação

- 27 pés (8,23 metros), com uma preamar mínima de 1,6 metros, sendo obrigatória a praticagem entre o crepúsculo civil matutino e vespertino.

O comprimento máximo para operação de navios no Porto de Cabedelo, no limite das condições para se realizar manobras com segurança, de acordo com as características de sua bacia de manobra, é de 220 metros. No entanto, a atracação no cais é permitida para navios com comprimento de até 200 metros.

O canal de acesso ao Porto – que possui 5,5km de extensão (3 milhas náuticas), compreendendo um trecho inicial com extensão de 1 milha náutica com 120 metros de largura, entre as Boias nº 2 e nº 6, e outro trecho de 2 milhas náuticas de 150m de largura, entre a Boia de nº 06 e o cais acostável – permite, atualmente, a navegação de embarcações com até 9,14 metros (30 pés) de calado, dependendo da amplitude das marés. A profundidade mínima em todo o canal é de 7,2 metros, segundo a publicação Roteiro Costa Leste da Marinha do Brasil.

A velocidade autorizada no Canal de Acesso ao Porto de Cabedelo é de 6 (seis) nós, sendo que os práticos e comandantes devem observar as condições de momento (corrente de maré, calado, deslocamento etc.) de modo a garantir durante todo o percurso a segurança da navegação, da vida humana e a preservação do meio ambiente marinho.

Segundo o Roteiro Costa Leste da Marinha do Brasil, é proibido o fundeio no canal de acesso e na área de manobra em frente ao cais do porto, exceto em casos de emergência devidamente justificados.

3.3.3. Acesso Hidroviário

O acesso fluvial ocorre pelo rio Paraíba do Norte, apresentando condições de navegabilidade para embarcações com calado máximo de 6m. Somente trafegam pequenas embarcações à montante do porto, não influenciando no volume das cargas movimentadas.

3.3.4. Acesso Ferroviário

O acesso ferroviário ao Porto de Cabedelo é servido por uma linha entre Paula Cavalcanti e Cabedelo, da concessionária Transnordestina Logística S.A. – TNL. A ferrovia possui aproximadamente 50 quilômetros de extensão em bitola métrica e, atualmente, não tem sido utilizada para transporte de carga, somente para trens de passageiros.

4. Descrição da Área AE-11

A área **AE-11** corresponde à unificação das áreas AE-11 (original), AE-12 e AE-13, todas destinadas à movimentação e armazenagem de grânéis líquidos conforme o PDZ do Porto de Cabedelo.

A área AE-12 possui 4.650m² e é greenfield, não dispõe de estrutura de operação. A área AE-13, por sua vez, possui 5.912 m² e dispõe de estrutura de operação, porém, encontra-se atualmente desocupada.

Atualmente, a área AE-11 (original) possui dimensão total de 9.903m² e está ocupada em caráter transitório, por meio do Contrato de Transição firmado com a Companhia Docas da Paraíba. O contrato de

Seção A – Apresentação

transição permite a exploração da área até que sejam ultimados os procedimentos licitatórios para escolha do novo arrendatário. A área **AE-11** após a unificação totalizará 20.465m².

O terminal utiliza berço compartilhado de uso múltiplo do Porto de Cabedelo. A profundidade ao longo do cais é de aproximadamente 9,14 metros para todos os quatro berços existentes. O berço 101 possui conexão dutoviária com os terminais de líquidos existentes. A figura a seguir ilustra a área **AE-11**.

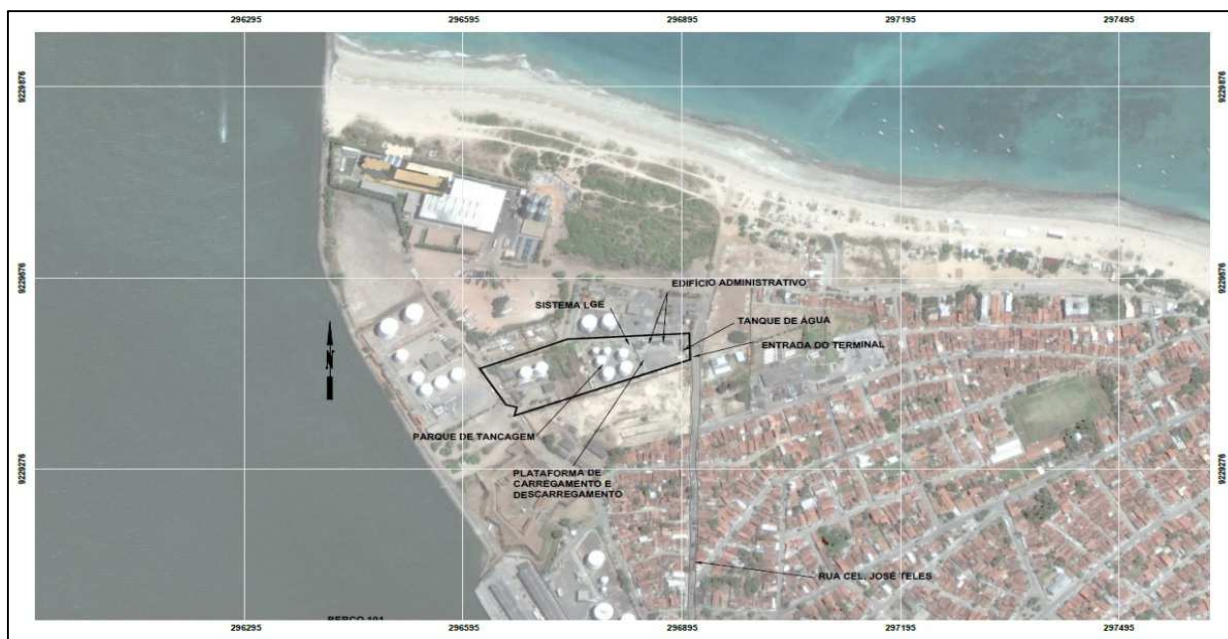


Figura 7 – Vista aérea da área **AE-11** no Porto de Cabedelo/PB

Fonte: Elaboração própria

As instalações de armazenagem de grânéis líquidos existentes na área **AE-11** consistem em tanques para armazenagem com diferentes capacidades, todos com sua própria base de concreto e bacia de contenção para controle de derramamento. A capacidade total de armazenagem é de 13.044m³.

A Tabela a seguir apresenta os produtos movimentados na Área **AE-11**, segundo os modais de transporte.

PRODUTO	MODAL RECEBIMENTO	MODAL EXPEDIÇÃO
Óleo Diesel S-500	Cabotagem	Rodoviário
Óleo Diesel S-50/10	Cabotagem	Rodoviário
Gasolina A	Cabotagem	Rodoviário
Gasolina C	-	Rodoviário
Etanol Anidro*	Rodoviário	-
Etanol Hidratado	Rodoviário	Rodoviário
Biodiesel*	Rodoviário	-

* Utilizados na composição: Diesel – 8% de Biodiesel; Gasolina C – 25% de Etanol Anidro

Tabela 6 – Movimentação de produtos na área **AE-11** por modal de transporte

Fonte: Sistema de Informações Gerenciais - SIG/Antaq, acesso em 10/07/2017

De acordo com a tabela acima, é possível verificar a dinâmica operacional que é realizada atualmente na área **AE-11**. Parte do recebimento é realizado por meio aquaviário, e outra parte chega ao terminal pelo modal rodoviário, composta basicamente por biocombustíveis utilizados nas misturas dos derivados de petróleo.

Seção A – Apresentação

Conforme ilustrado na figura acima, a área **AE-11** possui as seguintes infraestruturas que serão repassadas ao futuro arrendatário:

- Pavimento Leve;
- Distribuição Elétrica e de Iluminação;
- Água e Esgoto;
- Cercamento & Segurança;
- 747,78 m² de edificações civis;
- 2 Tanques – Volume 5.800m³;
- 1 Plataforma de Carregamento de Caminhão.