

NOTA TÉCNICA CONJUNTA

Nº 11/2020 – GEP 1/GEMAB

Assunto: Elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental referentes à área portuária localizada dentro da poligonal do Porto de Maceió, denominada área **MAC13** no âmbito do planejamento setorial.

Referências: Ofício nº 144/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA de 22 de outubro de 2019.

Destinatário: Diretor de Planejamento da EPL

I - INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica Conjunta tem por objetivo descrever o processo de análise e atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da área denominada **MAC13**, localizada dentro da poligonal do Porto de Maceió, destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente açúcar.
2. A Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL foi instada por meio do Ofício nº 144/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro de 2019, a realizar a atualização do estudo do terminal portuário **MAC13**.
3. De maneira geral, o processo de elaboração e atualização de estudos consiste na análise das informações e premissas originalmente adotadas, em especial as seguintes verificações:
 - Revisão e atualização da situação jurídica e contratual das áreas/instalações a serem licitadas, incorporando o resultado das discussões dos outros processos de áreas já licitadas pelo Governo Federal;
 - Revisão e atualização da situação atual da área, tais como: dimensão da área, *layout*, tipo de carga, acessos, inventário de bens existentes, operação etc.;
 - Revisão e atualização das premissas operacionais do estudo, tais como: demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, taxa de câmbio, impostos, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
 - Avaliação de ativos existentes e situação locacional da área;
 - Incorporação de determinações/contribuições de órgãos intervenientes, tais como Tribunal de Contas da União - TCU, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, ocorridas em rodadas anteriores de leilões portuários;
 - Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

4. Foram adotados os regramentos e normativos que estabelecem diretrizes para a elaboração de projetos de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento setorial do governo, em especial:

INTRUMENTO	DESCRÍÇÃO
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 – PNLP (2019);	Planejamento setorial
Plano Mestre do Porto de Maceió (2019);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Maceió (2018).	Planejamento setorial

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

Fonte: EVTEA Área **MAC13**

5. Convém ressaltar que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA de áreas portuárias possuem nível de detalhamento conceitual, servindo como indicativo para a exploração futura da área no que se refere à solução de engenharia.

6. As exigências contratuais nos contratos portuários são pautadas em *performance*, exigindo-se, de acordo com a caracterização do projeto, métricas de desempenho em termos de produtividade operacional e disponibilidade de capacidade.

7. Dessa forma, o projeto que será efetivamente implantado após a licitação, é definido pelo licitante vencedor, aprovado preliminarmente pelo Poder Concedente por meio do PBI - Plano Básico de Implantação, e, posteriormente, deve conter aprovação da Autoridade Portuária previamente à execução das obras.

8. A responsabilidade pelo projeto efetivo, portanto, caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica – ART do engenheiro responsável.

9. Partindo dessa premissa, o objetivo do presente estudo de viabilidade é definir a partir de uma solução de engenharia conceitual os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento, 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.

II - CONTEXTUALIZAÇÃO

10. Em um contexto histórico recente, o TCU realizou processo de acompanhamento e análise dos estudos de viabilidade e minutas de editais e contratos referentes ao Bloco 1 do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP do Governo Federal. Os referidos estudos e minutas foram encaminhados para análise em outubro de 2013, tendo sido realizados os seguintes procedimentos de acompanhamento:

- 15/10/2013 – Autuado no TCU, o Processo TC 029.083/2013-3, para análise dos editais de licitação referentes ao Bloco 1 do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal (Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e terminais de Outeiro e Miramar).
- 11/12/2013 – Exarado o Acórdão nº 3.661/2013/TCU-Plenário, que condicionou a publicação dos editais de licitação à adoção de 19 providências:
- 30/12/2013 – Apresentado pela Advocacia-Geral da União – AGU o Pedido de Reexame em face do Acórdão nº 3.661/2013, reconhecendo a contribuição do acórdão para o aprimoramento dos procedimentos licitatórios, mas fazendo ressalvas sobre um de seus itens (9.1) e quatro de seus subitens: (9.1.13; 9.1.14; 9.1.15 e 9.1.17), agrupados em três temas: condicionamento de que todas as providências sejam atendidas para que se publiquem os editais de licitação; necessidade de utilização dos estudos da USP para definição das tarifas utilizadas nos estudos; e imposição de tarifas-teto para todos os terminais do programa.
- 24/1/2014 – Protocolado no TCU documento atestando o atendimento de 15 das 19 providências indicadas nos subitens do Acórdão nº 3.661/2013.
- 25/2/2014 – Autuado no TCU o Processo nº 004.440/2014-5 (atualmente apensado ao processo principal 029.083/2013-3), para monitoramento das condicionantes estabelecidas no Acórdão nº 3.661/2013.
- 11/6/2014 – Exarado, no Processo nº 004.440/2014-5, o Acórdão nº 1.555/2014/TCU-Plenário, atestando o cumprimento de 15 das 19 condicionantes:
- Na sequência, o Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo opôs Embargos de Declaração, alegando supostas omissões e contradições no Acórdão nº 1.555/2014, que havia atestado o cumprimento de 15 das 19 condicionantes. O embargante alegou, em suma, que: (i) cabe ao Poder Legislativo monitorar os gastos públicos, com o auxílio do TCU; (ii) na condição de autor de representação autuada sob o nº TC 012.687/2013-8 (que questiona a legalidade da Portaria nº 38/2013, da SEP/PR), o referido deputado dispõe de legitimidade para defender os interesses da Nação; e (iii) que os fatos apontados na referida representação guardam sintonia com o objeto do processo TC 004.440/2014-5.
- 18/7/2014 – Conhecimento via despacho do TCU, dos Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo.

- 25/7/2014 – Interposto pela AGU, agravo em face do despacho anterior, alegando ilegitimidade do embargante, sob o fundamento de que o parlamentar não seria parte nem terceiro interessado no processo em questão.
- 12/11/2014 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 3.143/2014/TCU-Plenário, negando provimento ao Agravo interposto pela AGU.
- 11/3/2015 – Pedido de vistas ao Processo nº 029.083/2013-3, pelo Ministro Vital do Rêgo, em Sessão Ordinária do Plenário do TCU.
- 15/4/2015 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 828/2015/TCU-Plenário, negando provimento aos Embargos de Declaração opostos pelo Deputado Federal Augusto Rodrigues Coutinho de Melo.
- 6/5/2015 – Proferido pelo TCU o Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, autorizando as licitações do Bloco 1 do PAP.
- 31/7/2015 – Solicitados pela SeinfraHidroferrovias do TCU à SEP/PR, esclarecimentos sobre os estudos referentes ao Bloco 1, Fase 1 (áreas prioritárias) do PAP.
- 11/8/2015 – Enviados pela SEP/PR ao TCU, os esclarecimentos em relação a todos os questionamentos levantados.
- 30/9/2015 – Proferido, pelo o Acórdão nº 2.413/2015/TCU-Plenário, atestando que não foram detectadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhassem o regular prosseguimento do processo licitatório do Bloco 1, Fase 1, do PAP, tendo determinado o seguinte:
- 23/11/2016 – Publicação do Acórdão nº 2.990/2016/TCU-Plenário, dando autorização à instauração do procedimento licitatório do Leilão n. 01/2017-ANTAQ, referente ao Terminal de Trigo do Rio de Janeiro;
- 29/11/2017 – Publicação do Acórdão nº 2.666/2017/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame de áreas não afeta às operações portuárias destinadas à movimentação de GLP (Gás liquefeito de Petróleo) em Belém/PA, áreas BEL05, BEL06 e MIR01;
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 122/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal portuário destinado à movimentação de veículos do porto de Paranaguá/PR, denominado PAR12 no âmbito do planejamento setorial.
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 123/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação dos certames dos terminais portuários destinados à movimentação de carga geral, prioritariamente papel e celulose, localizados nos portos de Itaqui/MA e Paranaguá/PR, denominados IQI18 e PAR01, respectivamente, no âmbito do planejamento setorial.
- 24/01/2018 – Publicação do Acórdão nº 124/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal voltado à movimentação e armazenagem de cavacos de madeira a

granel para exportação no Porto de Santana/AP denominado MCP01 no âmbito do planejamento setorial;

- 26/09/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.261/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame do terminal portuário destinado à movimentação de granéis líquidos combustíveis do porto de Vitória/ES, denominado VIX30 no âmbito do planejamento setorial.
- 24/10/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.436/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granéis líquidos combustíveis do porto de Cabedelo/PB, denominados AI-01, AE-10 e AE-11 no âmbito do planejamento setorial.
- 28/11/2018 – Publicação do Acórdão nº 2.732/2018/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granéis líquidos combustíveis do Complexo Portuário Belém/Vila do Conde, denominados BEL02A, BEL02B, BEL04, BEL08, BEL09 e VDC12 no âmbito do planejamento setorial.
- 13/03/2019 – Publicação do Acórdão nº 490/2019/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granéis líquidos combustíveis do Complexo Portuário de Santos-SP, denominado STS13A no âmbito do planejamento setorial.
- 19/02/2020 – Publicação do Acórdão nº 352/2020/TCU-Plenário, autorizando a publicação do certame dos terminais portuários destinados à movimentação de granéis líquidos combustíveis do Complexo Portuário de Itaqui-MA, denominados IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13 no âmbito do planejamento setorial.

11. As indicações de aperfeiçoamentos/correções sugeridas pelo TCU ao longo das discussões anteriores no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários, acima mencionadas, foram assumidas no presente estudo, como se notará ao longo da Nota Técnica.

III - O ESTUDO

12. A Empresa de Planejamento e Logística-EPL, conforme determinação do Ofício nº 144/2019 DNOP-SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro de 2019, foi demandada a realizar a atualização do estudo.

13. Em 18 de fevereiro de 2019, foi realizada visita técnica ao terminal em questão pela equipe técnica da Empresa de Planejamento e Logística - EPL.

IV – ATUALIZAÇÃO DO ESTUDO

14. Inicialmente, em observância às recomendações e determinações do TCU adotou-se a estrutura organizacional dos demais estudos do Governo Federal, que tem por objetivo possibilitar que os licitantes venham a ter informações mais completas sobre o projeto, facilitando a tomada de decisão e dando mais transparência ao processo.

15. Neste sentido, a seguir, apresenta-se a estrutura do EVTEA.

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

16. A seguir, discorre-se sobre as análises e atualizações realizadas em cada seção do estudo.

Seção A – Apresentação

17. A “Seção A – Apresentação” disponibiliza informações obrigatórias sobre o EVETEA, em atendimento à norma que regulamenta a elaboração e estudos de viabilidade de arrendamentos do setor portuário– Resolução nº 3.220-ANTAQ/2014, podendo-se citar:

- Justificativa para o projeto;
- Data-base do estudo;
- Responsabilidade técnica sobre a elaboração e atualização do estudo;
- Padrão normativo do estudo;
- Descrição do Porto; e
- Descrição da Área.

18. Em síntese, são abordadas informações gerais do estudo, incluindo as informações sobre a atualização do estudo e aquelas relacionadas às novas exigências normativas em razão da Resolução nº 3.220-ANTAQ/2014.

19. A primeira versão do estudo foi elaborada pela Merco Shipping Marítima Ltda., com o objetivo de subsidiar procedimento licitatório para arrendamento portuário de áreas destinadas à movimentação e armazenagem de açúcar a granel no Porto de Maceió-AL. Por meio do Ofício nº 144/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA de 22/10/2019 a Empresa de Planejamento e Logística S.A. foi instada pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários a realizar a atualização dos estudos.

Seção B – Estudo de Mercado

20. Esta seção trata da previsão de demanda e de análise de mercado, envolvendo os quantitativos projetados de movimentação de açúcar no terminal **MAC13**, bem como definição de participantes de mercado e “Estimativas de Preços” a serem cobrados dos usuários.

21. O açúcar brasileiro, obtido a partir do processamento da cana-de-açúcar, é uma das commodities agrícolas mais consumidas e comercializadas do mundo. Possui um mercado concentrado em poucos e grandes exportadores, entre os quais o Brasil é seu líder mundial na produção e exportação.

22. Do ponto de vista da oferta, a decisão da firma de produção de açúcar está diretamente relacionada ao preço do açúcar e do etanol no mercado internacional. Em outras palavras, o direcionamento da matéria prima (cana de açúcar), para a produção de etanol e açúcar depende da expectativa da evolução do preço de ambos os produtos.

23. Importa, ainda, sublinhar que o açúcar é objeto constante de disputas comerciais no âmbito da Organização Internacional do Comércio, em função das políticas de subsídio e barreiras à importação adotadas, por exemplo, por Índia e China.

24. As exportações mundiais de açúcar na safra 2018/2019 foram lideradas pelo Brasil, sendo responsável por 34,7% das exportações mundiais. Em segundo lugar, a Tailândia com 20,4%, e em terceiro, a Austrália com 6,7% das exportações mundiais. O volume total exportado foi de 56 milhões de toneladas.

25. O Brasil exporta basicamente dois tipos de açúcar, o açúcar bruto de cana e o açúcar branco refinado.

26. O açúcar bruto, também denominado de VHP (Very High Polarization), é o tipo mais vendido pelo Brasil. Possui pequenas impurezas, sendo utilizado na fabricação de manta asfáltica, cimento, glicerol e manitol, plastificantes, detergentes, colas, emulsões, vernizes, borracha sintética, polietileno, entre outros e é exportado a granel.

27. O açúcar branco refinado, produzido diretamente pela usina de açúcar, é fabricado com base em um caldo sulfitado por meio de um processo em que os cristais são lavados na centrifugação e secos em secadores, é utilizado para consumo humano e na indústria alimentícia. É exportado em sacas, geralmente de 50 kg.

Demand Macro

28. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimativa de demanda potencial relativa à área de arrendamento denominada **MAC13**, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:

- Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP (2019), atualização da projeção de demanda e carregamento da malha (Ano Base de 2018); e
- Dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Maceió (2019).

29. O Porto Organizado de Maceió encontra-se alocado no Complexo Portuário de Maceió, inserido no “Cluster de Pernambuco”, o qual envolve os seguintes Complexos Portuários:

- Complexo Portuário de Cabedelo;
- Complexo Portuário de Recife e Suape;
- Complexo Portuário de Maceió.

30. Segundo dados apresentados no relatório “Projeção de demanda e carregamento da malha – Ano base 2018 – PNLP”, versão atualizada, as movimentações portuárias previstas para o Cluster de Pernambuco partem do quantitativo efetivamente realizado no ano de 2018.

31. Para o produto de interesse do presente estudo de viabilidade – o açúcar a granel – o PNLP apresenta projeções de demanda até o ano de 2060. Segundo o PNLP, em 2018, a movimentação de açúcar a granel se concentrou em três clusters portuários: Paraná/São Francisco do Sul, São Paulo e Pernambuco.

32. De acordo com o PNLP (2018), a demanda de Açúcar a Granel no Cluster de Pernambuco parte de 1,04 milhões de toneladas movimentadas em 2018, chegando a 2,18 milhões de toneladas em 2060.

33. O Plano Mestre do Complexo Portuário de Maceió, publicado em abril de 2019, aponta estimativas de movimentações de cargas específicas para açúcar a granel, trazendo novas projeções em diferentes cenários de movimentação, denominados cenários tendencial, otimista e pessimista.

34. O Plano Mestre prevê uma movimentação de 1.052.977 toneladas em 2020, alcançando 1.756.979 toneladas em 2060 no cenário tendencial, com uma taxa média de crescimento de 1,3% a.a..

35. Vale ressaltar, que o ano base da previsão é o ano 2017, com 995.603 toneladas movimentadas. Para poder prever com mais precisão a movimentação dessa carga, faz-se necessário atualizar o histórico até o ano de 2019, com dados do Anuário da ANTAQ, conforme pode ser observado na tabela a seguir.

ANO	TONELADAS	%
2017	995.603	
2018	937.589	-5,83%
2019	830.927	-11,38%

Tabela 2: Histórico da movimentação do açúcar no Porto de Maceió

Fonte: ANTAQ

36. Nota-se o decréscimo de 2017 de quase um milhão de toneladas para 830 mil, ou seja, uma redução de aproximadamente 17%. Como motivo principal deve-se citar o fechamento de várias usinas no estado de Alagoas por falta de competitividade, endividamento, território limitado, secas e desinvestimento. Conforme informações do Sind açúcar de Alagoas, o número de usinas na ativa diminuiu de 24 na safra 2000/01 para 15 na safra 2018/19.

37. Dessa forma fez-se necessário ajustar o ponto de partida de previsão de demanda para 2019 com 830.927 toneladas movimentadas. Manteve-se as taxas médias de crescimento

previstas no Plano Mestre de 1,3% a.a. no cenário tendencial, 1,1% a.a. no cenário pessimista e 1,5% a.a. no cenário otimista.

Demandá Micro

38. Para estimar a demanda portuária no terminal **MAC13** foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Maceió, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região de influência, com o objetivo de estimar a demanda potencial.

39. Para se chegar à demanda micro, torna-se relevante a definição da estimativa de divisão de mercado (marketshare) para o horizonte contratual, o qual é definido de acordo com a divisão de capacidades (capacityshare) do mercado. A ideia central é de que, no médio/longo prazo, haverá convergência entre o marketshare e o capacityshare.

40. Para estimação da demanda micro faz-se necessário identificar as capacidades instaladas e planejadas. Consideram-se em termos de capacidades as infraestruturas de armazenagem, berços de atracação e expedição. Assim, faz-se necessário definir as seguintes informações e premissas:

- Capacidade efetiva das instalações em operação;
- Capacidade estimada das instalações futuras.

41. No que tange ao cenário atual, pode se confirmar que o terminal **MAC13** é atualmente o único terminal a operar este tipo de carga no Complexo Portuário de Maceió. Com relação a previsões de ampliações de capacidade para novos terminais na região de influência do Porto Organizado de Maceió, também não há informações que indiquem novos empreendimentos com essa vocação. Dessa forma, estima-se que o futuro terminal de açúcar no Porto de Maceió seja o único operador portuário especializado nesse tipo de carga, absorvendo 100% da demanda macro.

Estimativa de Preços dos Serviços

42. As estimativas de preços para os serviços prestados por terminais portuários têm por objetivo remunerar as atividades realizadas, em especial o recebimento, armazenagem e expedição dos produtos movimentados.

43. O estabelecimento do nível de preços que será efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação.

44. Para o terminal **MAC13** não foi modelado um Preço-Teto, tendo em vista que existe mais um terminal especializado na movimentação de açúcar a granel no Cluster de Pernambuco, em qual o Porto de Maceió está inserido, a saber, o terminal da Sindaçúcar no Porto de Recife.

45. A proximidade desse terminal deve evitar a prática de preços abusivos pelo futuro arrendatário.

Receita Unitária

46. Para estimar a receita média unitária do terminal procedeu-se o levantamento em sítios eletrônicos dos preços praticados pelos terminais de açúcar a granel. A tabela a seguir sintetiza as informações coletadas.

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazengem	Média Movimentação	Com 20% Desconto
TEAG, Santos	40,00	40,00		32,00
Copersucar, Santos	45,00	45,00		36,00
Tiplam, Santos	48,00	48,00		38,40
Rumo, Paranaguá	53,94	8,37	45,57	43,15
Empat, Maceió	44,00		44,00	35,20
Média (t)	46,19	8,37	45,57	36,95

Tabela 3: Preços de referência para açúcar a granel em terminais portuários (em R\$) em fevereiro/2020

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados coletados.

47. O preço médio identificado para o grupo de terminais é de R\$ 46,19 por tonelada (t). Neste contexto, ressalta-se que se trata de preços máximos, ou seja, o desconto depende de cada cliente, seu volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços.

48. Na média, considera-se desconto de 20% sobre os preços de balcão, que resulta no preço de R\$ 36,95 por tonelada. Dessa forma, para fins de modelagem adota-se o preço com desconto de **R\$ 36,95** por tonelada movimentada.

Seção C – Engenharia

49. A Seção C – Engenharia buscou verificar a necessidade de investimentos na área do arrendamento, bem como dimensionar adequadamente as capacidades dos diversos sistemas que compõem o terminal.

50. Segundo informações da Autoridade Portuária, todas as instalações existentes na área **MAC13** são reversíveis à União ao término do contrato, não havendo resíduos financeiros não amortizados ao longo do período contratual anterior, e poderão ser usados pelo futuro arrendatário.

51. O sistema de armazenagem, ativo existente considerado no estudo, ocupa a área de aproximadamente 27.528 m², sendo divididas em duas extensões distintas, com capacidade individual de 90 mil toneladas e total de **180 mil toneladas**.

52. Com base nos ativos existentes e no porte projetado para o terminal, foram estabelecidas as intervenções e investimentos a serem realizados pelo futuro arrendatário, conforme Anexo C-2 – Investimentos Previstos, da Seção C – Engenharia do Estudo, no valor total de **R\$ 1.703.965,93 milhões** (data-base janeiro/2020).

53. As intervenções relacionadas no CAPEX têm como ponto de partida a necessidade de execução de obras de infraestrutura e adequação do sistema de atracação do berço destinado ao terminal.

54. Nesse sentido o **MAC13** foi dimensionado para atender a movimentação e armazenagem de açúcar no Porto de Maceió, prioritariamente pelo tipo de navegação de longo curso, no sentido de embarque.

55. Quanto ao sistema de armazenamento, atualmente o armazém possui boas condições de uso e capacidade estática suficiente para atender a demanda projetada para o Terminal MAC13, não havendo prejuízo na movimentação e acondicionamento da carga.

56. Para o sistema de recepção terrestre, foi avaliada a condição existente de acesso rodoviário ao terminal e identificado que existe a necessidade de investimentos nas vias internas do Porto que interligam terminal, pois há prejuízo ao atendimento de açúcar durante o transporte da carga.

57. Quanto ao cais público utilizado pelo Terminal (berço 06), observou- que a estrutura existente para o embarque nos navios não é fator limitante do terminal, porém existe a necessidade de melhorias, tendo em vista que atualmente o berço opera com defensas inadequadas, colocando em risco a conservação das embarcações e da estrutura do cais, o que pode impactar na segurança das atracações.

58. Ante o cenário apresentado, foram tratadas as intervenções decorrentes do sistema rodoviário, havendo a necessidade de execução de obras de infraestrutura, contemplando a pavimentação e drenagem das vias intraporto que permitem acesso ao Terminal MAC13, possibilitando o transporte de carga com segurança. Outro fator relevante considerado para continuidade das operações de embarque de açúcar no berço 06 é a necessidade de aquisição e instalação de defensas elásticas para adequação do sistema de atracação.

59. O item “Pavimentação e drenagem” teve o valor unitário de R\$ 5.183/m², obtido com base nos custos unitários referenciais de composição para “Pavimentação de Vias Urbanas”, tipo “Tratamento Superficial Duplo – TSD (4 cm)”, código 13086, sigla PAV_TSD_2017, extraído do “Catálogo de Projetos SINAPI”, sem desoneração, local Maceió-AL e data 03/2019, posteriormente atualizado para data-base de 01/2020 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “pavimentação”).

60. O quantitativo estimado para pavimentação foi obtido considerando vias de aproximadamente sete metros de largura, suas delimitações foram determinadas através de subsídios do Plano Mestre (Complexo Portuário de Maceió – Fevereiro 2019)¹, denominadas vias internas **número 3 e 4** (Figura 1).

¹ Dados LabTrans/UFSC (2019).

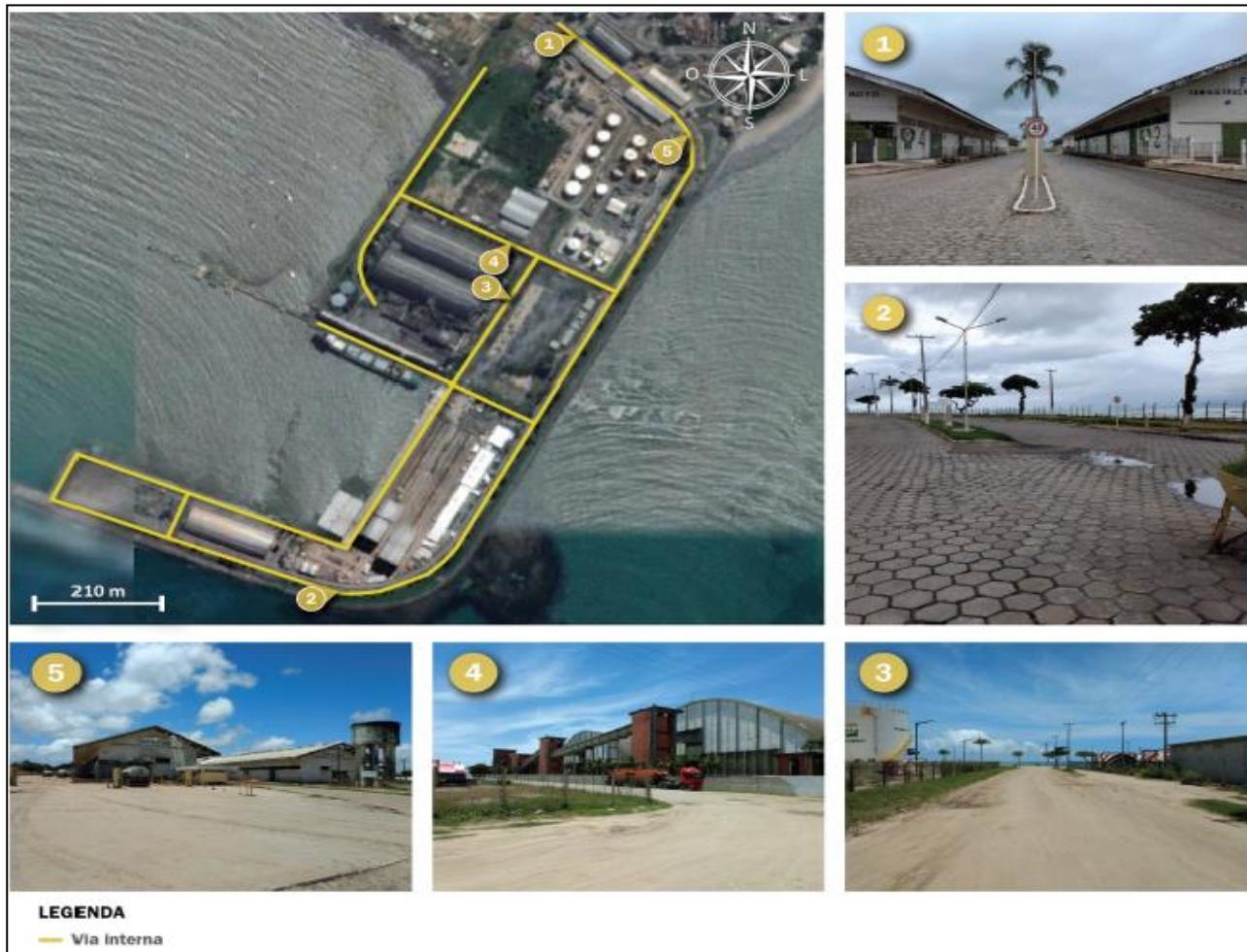


Figura 1 - Condições de infraestrutura Plano Mestre Elaboração LabTrans/UFSC (2019).

61. Por fim, para o item “Aquisição e Instalação de Defensas Elásticas”, o preço unitário foi estabelecido com subsídios fornecidos pelo Porto de Suape, aquisição realizada no Processo Licitatório nº 0004.2018. CPL.PE.0001.APAC (Pregão Eletrônico) 12/2017, Contrato nº 064/2017, atualizados para data-base de 01/2020, por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “Equipamentos”).

62. O quantitativo estimado para implantação do novo sistema de defensas que se adequem com o perfil da frota que frequenta o berço 06, foi de **oito unidades**. Para determinação desse quantitativo, levou-se em consideração a dimensão do cais. Vale destacar que a autoridade Portuária, segundo Plano Mestre, elaborou um caderno de especificações visando à aquisição de novas defensas portuárias para todo complexo portuário, no total, devem ser adquiridas 48 defensas, 33 chapas de aço e 98 placas de polietileno.

63. Os itens relacionados nos ativos existentes tiveram como subsídio o documento elaborado pela Autoridade Portuária² (anexo), descritos no relatório de bens existentes, atribuindo especiações técnicas e exposição dos quantitativos de bens instalados no Terminal. Quanto aos custos unitários adotados para os Ativos existentes, foram referenciados em dados oficiais do governo, a saber, no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, SINAPI e estudos pretéritos desenvolvidos pela EPL.

² Memorial descritivo das edificações, instalações, máquinas e equipamentos do Terminal – Junho 2019.

64. Para projetos de investimentos portuários em áreas arrendadas são considerados os Programas de Incentivos Fiscais disponíveis para o empreendimento. No caso da área **PAR32**, foram incluídos os benefícios fiscais aplicáveis do REIDI e REPORTO para as aquisições de ativos, com base nas seguintes premissas:

- Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI: Utilizado nas aquisições de ativos para o período de 5 anos;
- Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO: Utilizado nas aquisições de ativos até o ano de 2020 (validade legal do benefício);

65. Os benefícios fiscais aplicáveis para regime são:

REIDI	REPORTO
SUSPENSÃO de PIS/PASEP (1,6%) e COFINS (7,6%) nas aquisições (para utilização ou incorporação) de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado.	SUSPENSÃO de IPI (alíquota média de 5%), PIS/PASEP (alíquota de 1,65%), COFINS (alíquota de 7,6%) e Imposto de Importação (alíquota de 14%).
<ul style="list-style-type: none">• Máquinas• Materiais de Construção• Prestação de Serviços• Locação de máquinas	Bens listados no ANEXO I e II do Decreto nº 6.582, de 26 de setembro de 2008, adquiridos no mercado interno ou externo.

Tabela 4: Reidi e Reporto.

Fonte: Elaboração Própria.

66. Destaca-se que os ativos beneficiados pelos regimes, não geram créditos fiscais de PIS/COFINS.

67. Maiores detalhes sobre as premissas de dimensionamento e plantas conceituais do **MAC13** podem ser obtidos diretamente na Seção C – Engenharia do estudo.

Seção D – Operacional

68. Na Seção D – Operacional são abordadas as projeções de custos e despesas do terminal ao longo do horizonte previsto do contrato.

69. Foram incluídos os seguintes indicadores operacionais:

- Consignação Média;
- Taxa de Ocupação de Berço;
- Prancha Média;
- Nível de Serviço; e
- Movimentação Mínima Exigida - MME.

Alteração do cálculo da Movimentação Mínima Exigida (MME)

70. A amostra da metodologia para o cálculo da Movimentação Mínima Exigida – MME foi alterada da “projeção de demanda nos 3 (três) cenários para o período analisado” para o histórico de movimentação, conforme perfil de carga.

71. Elaborou-se um modelo eletrônico que escolha automaticamente o maior alpha entre quatro alphas possíveis:

- baseado no histórico de 2000 – 2018, usando como amostra as movimentações anuais;
- baseado no histórico de 2000 – 2018, usando como amostra as movimentações mensais;
- baseado no maior decréscimo anual entre 2000 – 2018;
- baseado no histórico disponível de uma determinada região.

72. Como base de dados primário é utilizado o ComexStat, como secundário o Anuário Antaq (apenas em caso de contêineres por falta de dados no ComexStat).

73. No caso do arrendamento **MAC13**, o maior alpha foi baseado no histórico disponível no ComexStat para a exportação de açúcar com amostras mensais, resultando em um alpha de **44,41%**.

74. Para o projeto de arrendamento da área **MAC13**, prevê-se a antecipação de receitas dos valores de arrendamento para a Autoridade Portuária nos termos do Art. 42-C do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, alterado pelo Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017. Os valores previstos para antecipação de receitas serão utilizados pela Autoridade Portuária para realização de obras nas áreas comuns do Porto Organizado, mais especificamente a troca de 40 defensas nos berços públicos.

75. O valor a ser adiantado será de **R\$ 4.563.966,24**. O aporte da antecipação de receitas pelo futuro arrendatário deverá ser realizado no primeiro ano de contrato, de forma a possibilitar a execução das obras de melhorias pela Autoridade Portuária no curto prazo.

76. No estudo foi considerada uma verba no valor de R\$ 194.561,03, referente à elaboração de estudos, no entanto, não foi considerada verba para o leilão devido à realização na ANTAQ.

77. Destaca-se que o valor do ressarcimento do estudo, está sendo incluído na equação econômico-financeira do projeto, com aporte no primeiro ano de contrato.

78. A seguir é apresentada a memória de cálculo do ressarcimento à EPL pela atualização do estudo.


EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA

DIRETORIA DE PLANEJAMENTO

GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1

GERÊNCIA DE MEIO AMBIENTE

COMPOSIÇÃO DO ORÇAMENTO REFERENCIAL TOTAL

MÊS-BASE: 01/2020

Objeto: Atualização e adequação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômico e Ambiental da Área MAC13

Descrição:

Porto: Maceió
 Área: MAC13
 Perfil de carga: Granel Sólido
 Tipo de carga: Açúcar
 Porte do terminal: médio
 Jurisdição: APMC

Prazo de execução: **69** Dias corridos

Descrição	Qtd. (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Nº HxHxMês (4)=(1x2x3)x176	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4 x 5) / 176
A) EQUIPE TÉCNICA						
PESSOAL - EQUIPE TÉCNICA						
Gerente		10,0%	2,3		23.544,98	
Assessor/Coordenador	1	30,0%	2,3	121,4	17.658,74	12.184,53
Assessor Técnico I			2,3		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	70,0%	2,3	283,4	13.538,36	21.796,76
Assessor Técnico III			2,3		11.183,86	
Assessor Técnico IV	1	30,0%	2,3	121,4	9.417,99	6.498,41
PESSOAL - EQUIPE ECONÔMICA						
Gerente		10,0%	2,3		23.544,98	
Assessor/Coordenador	2	30,0%	2,3	242,9	17.658,74	
Assessor Técnico I			2,3		15.892,86	
Assessor Técnico II			2,3		13.538,36	18.682,94
Assessor Técnico III			2,3		11.183,86	
Assessor Técnico IV			2,3		9.417,99	
PESSOAL - EQUIPE AMBIENTAL						
Gerente			2,3		23.544,98	
Assessor/Coordenador			2,3		17.658,74	
Assessor Técnico I			2,3		15.892,86	
Assessor Técnico II	1	30,0%	2,3	121,4	13.538,36	9.341,47
Assessor Técnico III			2,3		11.183,86	
Assessor Técnico IV			2,3		9.417,99	
PESSOAL - SUPORTE TÉCNICO-ADMINISTRATIVO						
Assistente I			2,3		8.240,75	
Assistente I	1	30,0%	2,3	121,4	8.240,75	5.686,12
Estagiário			2,3		477,00	
Subtotal A						74.190,23
B) ENCARGOS SOCIAIS						47.563,36
C) CUSTOS ADMINISTRATIVOS						22.257,07
SUBTOTAL						144.010,66
D) DESPESAS GERAIS						
Qtd. (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Qtd.Mês (4) = (1x2x3)	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4x5)	
D.1) Imóveis Escritório	1	100,00%	2,3	2,3	1.875,26	4.313,10
D.2) Mobiliário De escritório	1	100,00%	2,3	2,3	806,52	1.855,00
D.3) Passagens	1				-	6.697,26
D.4) Estadias e Deslocamentos	1				-	1.809,87
D.5) Serviços Gráficos	1				203,00	203,00
Subtotal D						14.878,23
SUBTOTAL						158.888,89
E) LUCRO	5,00% de (A+B+C+D)					7.944,44
F) DESPESAS FISCAIS - PIS, COFINS e ISSQN	16,62% de (A+B+C+D+E)					27.727,70
H) TOTAL GERAL (A+B+C+D+E+F)						194.561,03
Obs.: Foram utilizadas as referências da "Tabela de Preços de Consultoria do DNIT", mês jan-2020, para estimativa dos itens de encargos sociais, custo administrativo, imóveis para escritório e mobiliário de escritório.						

Tabela 5 – Remuneração EPL pela atualização dos estudos

Fonte: Elaboração Própria

Seção E – Financeiro

79. O estudo aplicou as seguintes premissas chave:

- Moeda do modelo: R\$ (Real).
- Metodologia de avaliação: fluxo de caixa descontado.
- Tipo de fluxo de caixa: operacional (desalavancado), sendo:
 - *EBIT (Lucro Operacional);*
 - *+ Depreciação/Amortização;*
 - *= EBITDA (Lucro Operacional antes de Depreciação/Amortização);*
 - *- Impostos (IR, CSLL);*
 - *+/- Variação de Capital de Giro;*
 - *- Investimentos; e*
 - *= Fluxo de Caixa.*
- Horizonte de projeto: 25 anos.
- Dados de entrada do modelo: em termos reais (e não nominais), ou seja, não há efeitos inflacionários no modelo.
- Data-base dos dados de entrada: janeiro/2020.
- Avaliação financeira do projeto: cenário “base” (tendencial) de projeção de demanda;
- Valor de Arrendamento: calculado de forma que o Valor Presente Líquido - VPL do Projeto seja igual a zero;
- Divisão dos Valores de Arrendamento: 50% fixo e 50% variável, em conformidade com a premissa adotada no Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal.

80. A Taxa de desconto *Weighted Average Cost of Capital* – WACC: 9,38% ao ano, de acordo com a Nota Conjunta SEI nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF, que sugere com regra geral o uso do **Percentil 69** (média acrescida de meio desvio padrão) para o cálculo do WACC para fins de obtenção da outorga mínima ou da tarifa teto para concessão de infraestrutura em um processo competitivo.

81. O custo social da subestimação do WACC está associado à superestimação da outorga mínima, com risco de leilão vazio e postergação de investimentos essenciais. Por outro lado, a superestimação do WACC levaria à subestimação da outorga mínima, com risco de prejuízo ao erário. Porém, o processo competitivo por meio do leilão, minimiza esse risco ao permitir a correção da subestimação através do ágio em relação à outorga mínima. A utilização de um percentil acima de 50 como padrão reflete a avaliação de que o custo social associado ao

risco do leilão vazio é superior ao risco da concessão do ativo por um preço subestimado. A imagem a seguir mostra as premissas consideradas pelo MF.

Resultado	Portos
Estrutura de Capital	set-18
(A) Participação Capital Próprio	58,5%
(B) Participação Capital Terceiros	41,5%
Custo do Capital Próprio (CAPM)	
(1) Taxa Livre de Risco	2,74%
(2) Taxa Livre de Risco ¹	4,03%
(3) Taxa de Retorno do Mercado	10,17%
(4) Prêmio de Risco de Mercado	5,93%
(5) Beta Desalavancado	0,882
(6) IR + CSLL	34,0%
(7) Beta Alavancado = $\{(A) + (B) * [1 - (6)]\} / (A) * (5)$	1,294
(8) Prêmio de Risco do Negócio = (4) * (7)	7,67%
(9) Prêmio de Risco Brasil	2,99%
(10) Ajuste CDS	1,11
(11) Prêmio de Risco Brasil Ajustado = (9) * (10)	3,33%
(12) Custo de Capital Próprio Nominal = (1) + (8) + (11)	13,75%
(13) Taxa de Inflação Americana	2,04%
(14) Custo Real do Capital Próprio (CAPM) = [1 + (12)] / [1 + (13)] - 1	11,47%
Custo do Capital de Terceiros	
(15) Custo Real da Dívida	7,46%
(16) Taxa Real Livre de Impostos = (15) * [1 - (6)]	4,92%
WACC	
(17) WACC = (A) x (14) + (B) x (16) - Percentil 50	8,75%
(18) Percentil 69	9,38%
(19) Percentil 84	10,02%

Figura 2 – Premissas de cálculo do WACC

Fonte: MF, Nota Conjunta SEI nº 2/2018/STN/SEPRAC/SEFEL-MF

82. Diante do contexto competitivo do projeto, entende-se que a taxa de desconto adequada é a do **Percentil 69**, que busca trazer maior atratividade ao certame e adequação quanto ao nível de riscos associados ao projeto.

83. Nesses termos, a taxa de desconto adotada no presente estudo da área **MAC13** é **9,38% ao ano**.

84. A tabela a seguir resuma os principais resultados do estudo:

Receita Bruta Global	R\$ 922.712 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 29.577 k
Investimento Total	R\$ 55.704 k
Despesa Operacional Total	R\$ 462.447 k
Movimentação Total (t)	24.972 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 364,7 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 4,73
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,38%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
TIR após o Imposto (sem valores de arrendamento)	14,73%
Valor Presente Líquido do Projeto (sem valores de arrendamento)	R\$ 61.105 k

Tabela 6 – Principais resultados do projeto **MAC13**

Fonte: elaboração própria

Seção F – Ambiental

85. A Seção F – Ambiental foi construída a partir da análise da documentação fornecida pela Autoridade Portuária do Porto Organizado de Maceió e pela Empresa Alagoana de Terminais LTDA - EMPAT, bem como, do arcabouço legal vigente, relacionado ao tema. Em suma, as atividades realizadas na elaboração da presente seção foram:

- Avaliação das informações obtidas;
- Atualização das informações relevantes;
- Utilização de ferramentas de geoprocessamento para apoio às análises realizadas;
- Exclusão de informações julgadas não relevantes;
- Inclusão de informações julgadas relevantes; e
- Formatação de acordo com os demais documentos que compõem o estudo.

86. Foram utilizados também para a elaboração da Seção F os seguintes documentos:

- Legislação Ambiental pertinente;
- Condicionantes do licenciamento ambiental do porto e do arrendamento;
- Registros documentais de passivos ambientais identificados;
- Estudos e documentos elaborados para o terminal e para o porto, tais como: Estudo Ambiental, Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, Relatório de Auditoria Ambiental, Licenças e Autorizações ambientais existentes, Relatórios de Plano e Programas Ambientais, Relatório de Informação Ambiental Anual – RIAA, entre outros;
- Informações ambientais relevantes (Unidades de Conservação, Áreas de Preservação Permanente, Patrimônio Histórico e Arqueológico, Terras Indígenas, Comunidades Tradicionais, Quilombolas);
- Avaliação prévia de imagens de satélite recentes para verificação de possíveis conflitos com as atividades ou ocupação no entorno;
- Avaliação temporal da área por meio de imagem de satélite.

87. A equipe técnica da EPL realizou visita técnica ao terminal entre os dias 17 e 19 de fevereiro de 2020, onde foram feitas avaliações das estruturas existentes e das características ambientais da área **MAC13**, bem como obtidos documentos relevantes e realizadas reuniões com diversos setores tanto do Porto quanto do Terminal.

88. A seguir são tecidas considerações e esclarecimentos sobre alguns procedimentos realizados:

Potenciais Passivos Ambientais:

89. Para o diagnóstico preliminar de passivos ambientais, foram consideradas as entrevistas realizadas junto à Autoridade Portuária e a EMPAT, análise documental, características e localização do empreendimento e vistoria *in loco*. Com isto, identificou-se que o terminal não apresenta indícios ou evidências que possam remetê-lo à classificação de Área Potencialmente Contaminada (AP). Além disso, a área **MAC13** não possui passivos ambientais declarados.

90. Pelo exposto, entende-se que o **MAC13** deve ser classificado como Área Excluída do Cadastro.

Planejamento para o Licenciamento Ambiental:

91. Atualmente o terminal se caracteriza como área *brownfield* e se encontra em operação para a atividade de movimentação e armazenagem de açúcar a granel, a qual deverá ser mantida quando da concessão do terminal. Segundo o Projeto de Engenharia, não haverá alteração da infraestrutura atual, fato que torna desnecessária a obtenção de licença de instalação (LI) para a atividade.

92. Avaliou-se que o licenciamento ambiental deverá continuar a ser realizado junto ao Instituto do Meio Ambiente do Estado de Alagoas - IMA. A atividade se encontra regularizada junto ao referido Instituto, com a LO nº 040/2018 válida, sendo que, para tanto, deve-se apresentar anualmente do Relatório de Avaliação de Desempenho Ambiental – RADA, consolidando as informações operacionais do período, além do atendimento as demais condicionantes exigidas pelo órgão ambiental licenciador.

Programas Ambientais

93. A partir da identificação dos principais impactos ambientais negativos que podem decorrer da execução das atividades no **MAC13**, na fase de operação do empreendimento, foram propostos programas ambientais, extraídos de documentos emitidos pelo IMA, para empreendimentos com essas características, além de análise documental obtida junto à autoridade portuária. A partir desse diagnóstico, foram definidos os programas aplicáveis ao terminal, naquilo que coube.

Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento do Terminal

94. O cálculo dos custos socioambientais associados à implantação e operação dos terminais tomou por base as seguintes premissas:

- Os custos de atividades permanentes, como monitoramentos e controles ambientais, foram calculados para todo o período do contrato de arrendamento.
- Todos os custos relativos aos estudos e programas ambientais estão referenciados em tabela de contratação de consultoria do DNIT, à data base janeiro/2020.
- Os custos relativos ao “licenciamento ambiental” compreendem os custos da elaboração dos estudos ambientais compatíveis com a escala do empreendimento, taxas de análise e licenciamento – abrangendo a obtenção das licenças prévia, de instalação, operação e suas renovações ao longo de todo o período do arrendamento.
- As licenças requeridas e respectivos estudos ambientais são aqueles indicados no capítulo relativo ao licenciamento ambiental.

Taxas de Licenciamento e Análise

95. Os custos relativos ao licenciamento ambiental compreendem à emissão da Renovação da Licença de Operação ao longo do período do arrendamento, tendo como parâmetro o porte e o potencial degradador do empreendimento, conforme a Resolução CEMPRAM nº 170/2015 e a Lei Estadual nº 6.787/06.

96. As taxas de licenciamento foram calculadas com base nos valores estabelecidos pela na Lei Estadual nº 6.787/06 do Estado de Alagoas, conforme indicado nas tabelas a seguir.

Potencial Degradador		
Pequeno	Médio	Grande
B	E	P

Tabela 7: Enquadramento para licenciamento - Estabelecimentos Comerciais e de Serviços

Fontes: Lei Estadual nº 6.787, de 31 de dezembro de 2006 - Alagoas

97. Para a determinação os valores das taxas é utilizada a Tabela de Enquadramento de Taxas, cujos valores estão em UFPAL - Unidade Padrão Fiscal do Estado de Alagoas.

ENQUADRAMENTO	LO	RENOVAÇÃO LICENÇA DE OPERAÇÃO
A	2,80	2,80
B	3,80	3,80
C	7,50	7,50
D	11,20	11,20
E	15,00	15,00
F	22,40	22,40
G	29,90	29,90
H	44,80	44,80
I	59,70	59,70
J	89,60	89,60
L	119,50	119,50
M	179,20	179,20
N	238,90	238,90
O	358,30	358,30
P	477,70	477,70

Tabela 8: Tabela de Enquadramento de Taxas - Valores em UFPAL

Fonte: Elaboração Própria, dados Lei nº Estadual 6.787/2006 (Alagoas)

98. Considerando que o valor da UFPAL foi determinado pela Portaria SEF nº 3010/2019 em R\$ 26,97 para o período de 01 de janeiro a 31 de dezembro de 2020, a tabela a seguir demonstra os valores das taxas em Reais aplicados ao empreendimento em estudo.

Enquadramento	Renovação de LO	Valor em Reais (R\$)
E	15,00	404,55

Tabela 9: Tabela de Taxas- Valores em Reais

Fonte: Elaboração Própria, dados Lei Estadual nº 6.787/2006 (Alagoas) e Portaria SEF nº3010/2019

99. Foi considerado que a LO será emitida com validade de 2 anos, devendo ser renovada com essa frequência ao longo de todo o período do arrendamento, totalizando R\$ 404,55 por renovação, conforme metodologia de cálculo da Lei Estadual nº 6.787/2006 do Estado de Alagoas.

Estudos Ambientais

100. Conforme exposto, para a área de arrendamento **MAC13**, por não ter obras previstas, não há previsões de realização de estudos ambientais para emissão de LP ou LI. Além disso, o fato do Terminal já ter obtido uma LO, que esta em processo de renovação, indica que não será necessário novos estudos ambientais para obtenção de licenças durante o período estabelecido pelo órgão ambiental licenciador quando da renovação, desde que sejam mantidas as mesmas condições informadas de operação.

101. Ressalta-se que quando das futuras renovações de LO segundo o Art. 47 da Lei Estadual nº 6.787 do Estado de Alagoas, desde que o empreendimento durante o período de vigência da licença não sofra nenhuma denúncia e opere de modo ambientalmente correto, terá a LO renovada pelo IMA/AL, bastando para isso a apresentação anual do RADA-Relatório de Avaliação de Desempenho Ambiental.

Programas Ambientais

102. Para a definição dos programas ambientais necessários para a implantação e operação de terminais portuários, adotam-se como referências os programas de controle e mitigação de impactos exigidos em Licenças de Instalação e em Licenças de Operação emitidas pelo IBAMA para empreendimentos com essas características, assim como em condicionantes de licenças emitidas por órgãos ambientais estaduais para terminais portuários, conforme experiência adquirida na atualização de outros EVTEAs no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP.

103. Assim, a execução desses programas foi definida da seguinte forma:

- Os Programas de Monitoramento na fase de dragagem de aprofundamento do canal foram previstos para serem executados por contratação de serviços terceirizados por meio de empresa especializada, já o Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social serão realizados por equipe própria do Terminal.
- A estrutura de gerenciamento ambiental para o Programa de Gestão e Controle Ambiental – PGCA na operação do empreendimento será de responsabilidade do arrendatário do Terminal, que contará com equipe própria, especializada na área de gestão ambiental e de segurança do trabalho. Tal estrutura também desenvolverá ações voltadas para o Gerenciamento de Resíduos Sólidos e para a Comunicação Social e Educação Ambiental, que gerenciará a relação do Terminal com a comunidade e a sensibilização dos empregados com as questões de

sustentabilidade. Além disso, a equipe será responsável para a participação no Plano de Auxílio Mútuo (PAM) do porto. O dimensionamento da equipe própria dependerá do porte do terminal.

- Ressalta-se que os custos com pessoal alocado para a gestão dos programas ambientais e para a execução dos Programas de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, de Comunicação Social e Educação Ambiental estão previstos na Seção D – Operacional como mão-de-obra própria, portanto, não compõe os custos ambientais aqui especificados.
- Todos os demais programas e ações ambientais na fase de operação serão terceirizados, com contratação de consultorias especializadas que ficarão subordinadas à estrutura de gestão ambiental do arrendatário do Terminal. Nesse caso também foi utilizada a tabela DNIT de contratação de profissionais como referência, acrescidas dos encargos.

104. Alguns programas ambientais tiveram parte de seus custos parametrizados a partir do Programa de Arrendamentos Portuários, sendo aproveitadas informações de caráter técnico, metodológico e operacional que subsidiaram a definição do esforço necessário para a execução de determinados programas ambientais. Esses valores, quando utilizados, foram atualizados por meio da aplicação do IPC-A para a data base de janeiro de 2020.

105. A seguir são apresentadas estimativas de custos para os principais programas ambientais previstos para a área de arrendamento **MAC13**.

106. Foi prevista a contratação de um Estudo de Avaliação Ambiental Prévia, para avaliação de passivos ambientais existentes na área, com a contratação de empresa que prestará serviços terceirizados por meio de um profissional pleno e um técnico pleno, conforme tabela de contratação do DNIT, durante um mês.

Estudo de Investigação Preliminar

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 35.189,94	R\$ 35.189,94
	Técnico Pleno	T2	Hxmês	1	R\$ 11.762,75	R\$ 11.762,75
Total Mão-de-Obra				2		R\$ 46.952,70

Tabela 10: Estudo Avaliação Ambiental Prévia – Data-base janeiro/2020

Fonte: Elaboração própria

107. Na composição do custo da Avaliação Ambiental Prévia foram considerados os encargos sociais (84,04% sobre o salário); despesas administrativas (30% sobre salário); remuneração da empresa terceirizada (12% sobre salário + encargos + administrativo) e despesa fiscal (16,62% sobre salário + encargos + administrativo + remuneração da empresa).

108. Os Programa ambientais previstos para a fase de operação com seus respectivos custos anuais e periodicidades de execução estão listados na Tabela a seguir.

PROGRAMAS AMBIENTAIS PARA O TERMINAL		
Fase de Operação	Custos (R\$)	Periodicidade
Implantação SGA - ano 1	R\$ 145.175,28	1º ano
Implantação SGA - ano 2	R\$ 72.587,64	2º ano
Programa de Gestão e Controle Ambiental	R\$ 105.569,83	Semestral
Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sólidos	Equipe própria	Semestral
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	Equipe própria	Semestral
Subprograma de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	R\$ 35.189,94	Semestral
Subprograma de Controle e Monitoramento de Ruídos	R\$ 35.189,94	Semestral
Subprograma de Monitoramento da Qualidade do Ar	R\$ 35.189,94	Semestral
Programa de Controle de Pragas e Vetores	R\$ 264.210,34	Mensal
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)	R\$ 67.471,96	-
Elaboração	R\$ 44.981,31	Anual
Capacitação	R\$ 22.490,65	3 anos
Plano de Emergência Individual (PEI)	R\$ 67.471,96	5 anos
Programa de Comunicação Social / Programa de educação ambiental	Equipe própria	Semestral
Auditoria CONAMA 306/02	R\$ 35.189,94	2 anos
Auditoria ISO 14001	R\$ 35.189,94	3 anos
Auditoria OHSSAS 18.001	R\$ 35.189,94	3 anos

Tabela 11: Custos com programas ambientais na fase de operação da área **MAC13** – Data-base janeiro/2020

Fonte: Elaboração própria

109. A estrutura de gerenciamento ambiental para a operação será de responsabilidade do arrendatário do terminal, que contará com equipe própria, especializada na área de gestão ambiental. Tal estrutura também desenvolverá ações voltadas para o Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, para a Comunicação Social e Educação Ambiental, que gerenciará a relação do terminal com a comunidade e a sensibilização dos empregados com as questões de sustentabilidade. O dimensionamento da equipe e os custos relacionados estão previsto na Seção D do EVTEA.

110. A seguir, serão detalhados os valores considerados no fluxo de caixa do projeto, subdivididos em programas ambientais, bem como os custos anuais para a gestão ambiental.

111. Controle de pragas e vetores: a definição do custo tomou por base a memória de cálculo do PAP e verificado por pesquisa de preços praticados no mercado.

112. O Controle de Pragas é composto por:

- Custo para o controle de insetos e pragas que inclui a instalação de iscas e manutenção, com preço mensal de R\$ 1.500,00 para empreendimentos com áreas extensas.
- Controle de ratos: distribuídos nas instalações no valor de R\$ 29,04 por isca.
- O custo total por ano é de R\$ 264.210,34.
- Tendo em vista as especificidades do **MAC13** reduziu-se a área de controle para 5 ha distribuídos em pontos estratégicos estudados pelo arrendatário, à medida que for necessário.

113. Abaixo seguem as planilhas detalhando a composição dos custos dos demais monitoramentos e gerenciamentos componentes do PGCA. O valor de contratação do serviço de monitoramento considerou o salário de consultoria DNIT na categoria profissional pleno, incluídos os encargos sociais, despesas administrativas, fiscais e o lucro da empresa contratada:

Monitoramentos da Qualidade do Ar						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 35.189,94	R\$ 35.189,94
Total Mão-de-Obra				1		R\$ 35.189,94

Tabela 12: Monitoramento de Qualidade do Ar. Data-base janeiro/2020

Fonte: Elaboração própria

Gerenciamento de Efluentes Líquidos						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 35.189,94	R\$ 35.189,94
Total Mão-de-Obra				1		R\$ 35.189,94

Tabela 13: Gerenciamento de Efluentes Líquidos. Data-base janeiro/2020

Fonte: Elaboração própria

Controle e Monitoramento de Ruídos						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 35.189,94	R\$ 35.189,94
Total Mão-de-Obra				1		R\$ 35.189,94

Tabela 9: Controle e Monitoramento de Ruídos. Data-base janeiro/2020

Fonte: Elaboração própria

114. Para cada uma das ações demonstradas acima foram consideradas duas campanhas de monitoramento por ano que demandará a contratação de profissional especializado responsável pela coleta, análise e elaboração de relatório. O prazo estimado é de um mês de trabalho para cada campanha, por meio período, para a execução completa do serviço, o que equivale à contratação do profissional por um mês de trabalho em período de 20 horas semanais para cada monitoramento executado.

Programa de Gerenciamento de Riscos

115. O Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR inclui em seu escopo procedimentos operacionais, procedimentos de manutenção preventiva, procedimentos de

treinamento dos empregados e o Plano de Atendimento a Emergências elaborado especificamente para os possíveis cenários acidentais.

116. Além disso, o empreendimento deve ter um Plano de Ação de Emergência que proporcione ações rápidas e eficazes em caso de emergências. Assim, esses procedimentos estão inclusos no âmbito da elaboração do PGR.

117. Para a composição do valor do Programa de Gerenciamento de Riscos, incluído o Plano de Ação de Emergência, foi considerada a contratação de um profissional especializado no tema, que atuará por um período de um mês para a elaboração dos referidos programas e planos, tendo como parâmetro os preços de consultoria constantes da tabela DNIT de janeiro de 2020, profissional sênior (P1), neste caso, R\$ 44.981,31. O PGR deverá ser renovado a cada 3 anos, portanto, o custo previsto para a contratação deste profissional se repetirá por igual período de tempo.

118. Também foi considerada na composição do valor, a capacitação anual dos funcionários do terminal para procedimentos relacionados à segurança operacional. Para tanto, foi orçada a contratação de um profissional sênior para o planejamento e respectivo treinamento e considerado um serviço de meio período durante um mês, pautado em preços da tabela DNIT de janeiro de 2020, ou seja, R\$ 22.490,65.

119. Para a elaboração do Plano de Emergência Individual (PEI), seguindo a Resolução do CONAMA nº 398/2008, em seu anexo IV, que trata de procedimentos em caso de acidente com óleo em determinados tipos de instalações portuárias.

120. Foi considerada a contratação de um profissional especializado no tema, que atuará por um período de um mês para a elaboração do referido programa, tendo como parâmetro os preços de consultoria constantes da tabela DNIT de janeiro de 2020, profissional sênior (P1), neste caso, R\$ 44.981,31. O PEI deverá ser renovado a cada 5 anos, portanto, o custo previsto para a contratação deste profissional se repetirá por igual período de tempo.

121. A seguir são detalhados os custos relativos às auditorias obrigatórias previstas tanto em normativas ambientais como no Contrato de arrendamento.

122. AUDITORIA CONAMA 306/02: foi prevista a contratação de auditoria para atendimento à Resolução do Conama nº 306/02, incidindo a cada 2 anos, a partir do segundo ano do Sistema de Gestão Ambiental.

Auditoria – Resolução do CONAMA nº 306/02

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 34.816,70	R\$ 34.816,70
Total Mão-de-Obra				1		R\$ 34.816,70

Tabela 14: Auditoria CONAMA nº 306/02. Data-base janeiro/2020 (DNIT).

Fonte: Elaboração própria.

123. AUDITORIA ISO 14.001: foi prevista a contratação de auditoria para atendimento para ISO 14.001:2004 incidindo a cada 3 anos, a partir do segundo ano do Sistema de Gestão Ambiental.

Auditoria – Resolução do ISO 14.001

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 34.816,70	R\$ 34.816,70
Total Mão-de-Obra				1		R\$ 34.816,70

Tabela 15: Auditoria ISO 14.001. Data-base janeiro/2020 (DNIT)

Fonte: Elaboração própria

124. AUDITORIA OHSAS 18.001 foi prevista a contratação de auditoria para atendimento para OHSAS 18.001 incidindo a cada 3 anos, a partir do segundo ano do Sistema de Gestão Ambiental.

Auditoria – OHSAS 18.001

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	MÃO-DE-OBRA					
	Profissional Pleno	P2	Hxmês	1	R\$ 34.816,70	R\$ 34.816,70
Total Mão-de-Obra				1		R\$ 34.816,70

Tabela 16: Auditoria ISO 45.001. Data-base janeiro/2020 (DNIT)

Fonte: Elaboração própria

125. O PAM (Plano de Auxílio Mútuo) tem por objetivo assegurar e viabilizar a efetiva observância das normas pertinentes, o aprimoramento técnico, a troca de informações e do conhecimento integrado dos riscos potenciais de cada empresa e coletivos, definindo ações rápidas, eficientes e coordenadas.

126. Trata-se de organização civil, com o envolvimento da iniciativa privada, com permanente cooperação do Corpo de Bombeiros do Estado, sem fins lucrativos e sem custos adicionais, que atua sem prazo determinado, sendo vedada a prestação de serviços a terceiros, bem como o exercício de qualquer atividade não vinculada ao cumprimento dos seus objetivos de proteção da vida humana, da preservação do patrimônio e do meio ambiente.

V – LEVANTAMENTO JURÍDICO

127. Neste tópico são analisados os potenciais passivos jurídicos referentes à área objeto de estudo. Trata-se de relatório de due diligence legal com o objetivo específico de fornecer ao poder público informações necessárias para a tomada de decisão acerca de possíveis entraves à licitação ou custos decorrentes de obrigações envolvendo a área a ser licitada³.

³ Este relatório não visa fornecer ao mercado avaliação exaustiva de todos os aspectos que envolvem o negócio. Não aborda, por exemplo, questões trabalhistas, tendo em vista que a futura titular da área não tem obrigação de utilizar os

128. Especificamente, busca-se identificar situações que possam frustrar o certame licitatório ou gerar obrigação de ressarcimento por parte do poder público ou da futura arrendatária. Essa avaliação envolve a análise do histórico contratual da atual titular do contrato de exploração do terminal, a definição dos bens operacionais que poderão ser disponibilizados na licitação, análise de processos judiciais, administrativos ou, ainda, tratativas extrajudiciais que possam impactar o futuro empreendimento. Esses levantamentos visam identificar situações como:

- possibilidade de prorrogação ou manutenção do contrato atual mediante liminar judicial ou outro instrumento;
- existência de bens não reversíveis, passíveis de serem retirados do terminal ou indenizados pela futura arrendatária;
- investimentos não amortizados realizados pela atual titular, que possam gerar direito à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual; e
- outros fatos que possam gerar impactos jurídicos em relação à área a ser licitada.

129. Para a realização desses levantamentos, foi realizada análise contratual preliminar e ainda serão solicitadas informações ao órgão de assessoramento jurídico junto à ANTAQ (AGU/ANTAQ), à administração portuária e à SNPTA/MINFRA, especialmente no que diz respeito à existência de ações judiciais, administrativas ou procedimentos extrajudiciais envolvendo a área ou a sua titular atual.

1.1. Histórico contratual da atual titular das áreas

130. A área MAC13 tem como atual titular a Empresa Alagoana de Terminais LTDA. – EMPAT, e sua finalidade é a movimentação e armazenagem de açúcar.

131. A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato nº 21/94, de 27/09/1994, celebrado entre a Empresa Alagoana de Terminais LTDA. – EMPAT e CODERN, para a exploração do Terminal Açucareiro do Porto de Maceió.

132. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 15 (quinze) termos aditivos.

133. O término do prazo da última prorrogação contratual ocorreu em 28/09/2012. Atualmente, a exploração da área é realizada mediante Contrato de Transição.

134. A tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato nº 21/94	27/09/1994	Empresa Alagoana de Terminais LTDA. – EMPAT e CODERN	- “É objeto do presente contrato o arrendamento das instalações físicas e equipamentos constitutivos do Terminal Açucareiro do Porto de Maceió [...]” (Cláusula Primeira do Contrato nº 21/94).

mesmos empregados da atual titular. Os interessados, caso julguem necessário, deverão realizar seus próprios levantamentos visando mitigar riscos relacionados ao negócio, além daqueles já relacionados neste documento.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
			<ul style="list-style-type: none"> - Prazo de vigência: 5 anos, renovável por igual período. - Reversão de bens: <i>"Todas e quaisquer benfeitorias e/ou acréscimos introduzidos pela ARRENDATÁRIA no acervo do objeto do contrato, serão automaticamente incorporadas ao patrimônio da Arrendadora"</i> (Cláusula Sexta)
1º Termo Aditivo	01/10/1996	EMPAT e CODERN	Reajuste do preço cobrado pelos serviços prestados pelo terminal.
2º Termo Aditivo	03/06/1998	EMPAT e CODERN	<ul style="list-style-type: none"> - Reajuste do preço cobrado pelos serviços prestados pelo terminal. - Previsão de reajuste futura do valor do contrato.
3º Termo Aditivo	03/06/1998	EMPAT e CODERN	<ul style="list-style-type: none"> - Previsão da possibilidade de prorrogação do prazo de vigência contratual <i>"consustanciada na circunstância da existência de interesse público e da Arrendante, bem como na existência de permissivos legais que autorizam a assim proceder"</i> - Estabelecimento de vigência contratual com prorrogação automática, passando o contrato a ter vigência até 26/09/2004.
4º Termo Aditivo	15/12/1999	EMPAT e CODERN	Reajuste do preço cobrado pelos serviços prestados pelo terminal.
5º Termo Aditivo	02/07/2001	EMPAT e CODERN	Reajuste do preço cobrado pelos serviços prestados pelo terminal.
6º Termo Aditivo	01/11/2004	EMPAT e CODERN	<ul style="list-style-type: none"> - Reajuste do preço cobrado pelos serviços prestados pelo terminal. - Prorrogação do contrato por 12 meses, a partir de 27/09/2004. - Previsão de extinção do contrato caso seja concluído certame licitatório, sem direito a indenização à arrendatária.
7º Termo Aditivo	27/09/2005	EMPAT e CODERN	<ul style="list-style-type: none"> - Reajuste do preço cobrado pelos serviços prestados pelo terminal. - Prorrogação do contrato por 12 meses. - Previsão de extinção do contrato caso seja concluído certame licitatório, sem direito a indenização à arrendatária.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
8º Termo Aditivo	19/09/2006	EMPAT e CODERN	<ul style="list-style-type: none"> - Prorrogação do contrato por 12 meses, de 27/09/2006 a 27/09/2007. - Reajuste do preço cobrado pelos serviços prestados pelo terminal. - Previsão de extinção do contrato caso seja concluído certame licitatório, sem direito a indenização à arrendatária.
9º Termo Aditivo	27/09/2007	EMPAT e CODERN	<ul style="list-style-type: none"> - Prorrogação do contrato por 12 meses, de 27/09/2007 a 27/09/2008. - Reajuste do preço cobrado pelos serviços prestados pelo terminal. - Previsão de extinção do contrato caso seja concluído certame licitatório, sem direito a indenização à arrendatária.
10º Termo Aditivo	26/09/2008	EMPAT e CODERN	<ul style="list-style-type: none"> - Prorrogação do contrato por 12 meses, de 27/09/2008 a 27/09/2009. - Previsão de extinção do contrato caso seja concluído certame licitatório, sem direito a indenização à arrendatária.
11º Termo Aditivo	03/10/2008	EMPAT e CODERN	<ul style="list-style-type: none"> - Reajuste do preço cobrado pelos serviços prestados pelo terminal.
12º Termo Aditivo	28/09/2009	EMPAT e CODERN	<ul style="list-style-type: none"> - Prorrogação do contrato por 12 meses, de 28/09/2009 a 28/09/2010. - Previsão de extinção do contrato caso seja concluído certame licitatório, sem direito a indenização à arrendatária.
13º Termo Aditivo	27/01/2010	EMPAT e CODERN	<ul style="list-style-type: none"> - Reajuste do preço cobrado pelos serviços prestados pelo terminal.
14º Termo Aditivo	28/09/2010	EMPAT e CODERN	<ul style="list-style-type: none"> - Prorrogação do contrato por 12 meses, de 28/09/2010 a 28/09/2011. - Previsão de extinção do contrato caso seja concluído certame licitatório, sem direito a indenização à arrendatária.
15º Termo Aditivo	11/10/2011	EMPAT e CODERN	<ul style="list-style-type: none"> - Prorrogação do contrato por 12 meses, de 28/09/2011 a 28/09/2012. - Reajuste do preço cobrado pelos serviços prestados pelo terminal.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
			<p>- Previsão de extinção do contrato caso seja concluído certame licitatório, sem direito a indenização à arrendatária.</p>
Contrato de Uso Temporário	25/06/2015	EMPAT e CODERN	<p>- Arrendamento transitório de terminal açucareiro com área de 71.262m² no Porto de Maceió.</p> <p>- Prazo de vigência: 180 dias <i>“improrrogáveis ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro, cabendo à arrendatária transitória adotar todas as providências necessárias à desocupação da instalação portuária ao fim do prazo contratual”</i>.</p> <p>- Reversão de bens: <i>“Os bens vinculados ao presente Contrato de Transição sofrerão o encargo da reversibilidade nos mesmos moldes do Contrato de Arrendamento anteriormente em vigor [...] ao fim da sua vigência [do contrato atual] os bens reversíveis serão devolvidos à APMC, gratuita e automaticamente”</i> (Cláusula Décima, <i>caput</i> e § 1º). (Observa-se que, possivelmente por erro formal, embora este instrumento tenha sido denominado <i>“Contrato de Uso Temporário”</i>, nessa cláusula o instrumento é tratado como <i>“Contrato de Transição”</i>)</p>
Contrato de Transição	10/12/2015	EMPAT e CODERN	Mesmo do CUT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade.
Contrato de Transição nº 1	23/06/2016	EMPAT e CODERN	Mesmo do CT anterior quanto ao objeto e área.
Contrato de Transição nº 2	Não identificado.		
Contrato de Transição nº 3	23/06/2017	EMPAT e CODERN	<p>Mesmo do CT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade.</p> <p>Consta rol de bens do arrendamento no Anexo II.</p>
Contrato de Transição nº 4	22/12/2017	EMPAT e CODERN	<p>Mesmo do CT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade.</p> <p>Consta rol de bens do arrendamento no Anexo II.</p>
Contrato de Transição nº 5	19/06/2018	EMPAT e CODERN	<p>Mesmo do CT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade.</p> <p>Consta rol de bens do arrendamento no Anexo II.</p>

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato de Transição nº 6	17/12/2018	EMPAT e CODERN	<p>Mesmo do CT anterior quanto ao objeto, área e reversibilidade.</p> <p>Consta rol de bens do arrendamento no Anexo II.</p>

Tabela 17 – Síntese do histórico contratual da área
 Fonte: Elaboração própria

1.2. Bens do arrendamento

135. O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido na Cláusula Sexta do Contrato nº 21/94, segundo a qual “todas e quaisquer benfeitorias e/ou acréscimos introduzidos pela ARRENDATÁRIA no acervo do objeto do contrato, serão automaticamente incorporadas ao patrimônio da Arrendadora”.

136. Em todos os Contratos de Transição celebrados, o critério de reversibilidade estabelecido dispõe que os bens vinculados ao Contrato de Transição “sofrerão o encargo da reversibilidade nos mesmos moldes do Contrato de Arrendamento anteriormente em vigor” e que, ao fim da vigência do contrato atual, “os bens reversíveis serão devolvidos à APMC, gratuita e automaticamente”.

137. No Anexo 2 dos Contratos de Transição, a partir do CT nº 3, consta rol indicando todos os bens do arrendamento. Tendo em vista que, conforme o critério de reversibilidade vigente, todos os bens são reversíveis, o rol do Anexo 2 pode ser entendido como rol de bens reversíveis.

Critério de reversibilidade no contrato original	Último critério de reversibilidade	Rol de bens reversíveis?	Termo de vistoria	Investimentos não amortizados
“Todas e quaisquer benfeitorias e/ou acréscimos introduzidos pela ARRENDATÁRIA no acervo do objeto do contrato, serão automaticamente incorporadas ao patrimônio da ARRENDADORA” (Cláusula sexta).	“Os bens vinculados ao presente Contrato de Transição sofrerão o encargo da reversibilidade nos mesmos moldes do Contrato de Arrendamento anteriormente em vigor [...] ao fim da sua vigência [do contrato atual] os bens reversíveis serão devolvidos à APMC/CODERN, gratuita e automaticamente”. (Cláusula Décima Primeira, <i>caput</i> e § 1º, do Contrato de Transição nº 6)	No Anexo 2 dos Contratos de Transição, a partir do CT nº 3, consta rol indicando todos os bens do arrendamento. Tendo em vista que, conforme o critério de reversibilidade vigente, todos os bens são reversíveis, o rol do Anexo 2 pode ser entendido como rol de bens reversíveis.	Não.	Não identificados.

Tabela 18 – Bens do arrendamento
 Fonte: Elaboração própria

138. Desse modo, conforme o critério de reversibilidade constante no contrato original, são reversíveis todos os bens do arrendamento, os quais especificados no Anexo II do último Contrato de Transição.

1.3. Análise de riscos

139. Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área MAC13, constante nos tópicos anteriores, foram analisados os riscos referentes à licitação da referida área, buscando-se identificar a existência de entraves ao procedimento licitatório futuro ou impactos ao novo arrendamento. Na tabela a seguir é apresentada análise de riscos referente à área em questão.

Perspectiva	Situação	Análise de riscos	Risco
Contratual	<p>A área MAC13 têm como atual titular a Empresa Alagoana de Terminais LTDA. – EMPAT. A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato nº 21/94, de 27/09/1994, celebrado entre a referida empresa e a CODERN, para a exploração do Terminal Açucareiro do Porto de Maceió.</p> <p>Em relação a esse instrumento, foram celebrados 15 (quinze) termos aditivos.</p> <p>O término do prazo da última prorrogação contratual ocorreu em 28/09/2012.</p> <p>Atualmente, a exploração da área é realizada mediante Contrato de Transição.</p>	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área, uma vez que está sendo explorada atualmente mediante Contrato de Transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal.</p>	Baixo
Patrimonial	<p>O critério de reversibilidade dos bens do arrendamento foi originalmente estabelecido na Cláusula Sexta do Contrato nº 21/94, segundo a qual <i>“todas e quaisquer benfeitorias e/ou acréscimos introduzidos pela ARRENDATÁRIA no acervo do objeto do contrato, serão automaticamente incorporadas ao patrimônio da Arrendadora”</i>.</p> <p>Em todos os Contratos de Transição celebrados, o critério de reversibilidade estabelecido dispõe que os bens vinculados ao Contrato de Transição <i>“sofrerão o encargo da reversibilidade nos mesmos moldes do Contrato de Arrendamento anteriormente em vigor”</i> e que, ao fim da vigência do contrato atual, <i>“os bens reversíveis serão devolvidos à APMC/CODERN, gratuita e automaticamente”</i>.</p> <p>No Anexo 2 dos Contratos de Transição, a partir do CT nº 3, consta rol indicando todos os bens do arrendamento. Tendo em vista que, conforme o critério de reversibilidade vigente, todos os bens são reversíveis, o rol do Anexo 2 pode ser entendido como rol de bens reversíveis.</p>	<p>Conforme o critério de reversibilidade constante no contrato original, são reversíveis todos os bens do arrendamento, os quais especificados no Anexo II do último Contrato de Transição.</p>	Baixo

RISCO	Alto	Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação
	Médio	Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área

Baixo Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área

Tabela 19 – Análise de riscos referentes à área **MAC13**

Fonte: Elaboração própria

140. Com base nas perspectivas contratual e patrimonial, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, que gerem obrigação de resarcimento ou outros riscos jurídicos dessa natureza. No que diz respeito à análise de processos envolvendo a área, caso a Administração do Porto, a Antaq ou a SNPTA tragam novas informações, este relatório poderá ser complementado, considerando processos que possam impactar o futuro arrendamento.

Sugestão de cláusulas contratuais ou editalícias para dar suporte à modelagem proposta

141. Conforme o art. 6º, § 3º da Lei nº 12.815/2013, a elaboração dos editais de licitação de arrendamentos portuários é de competência da ANTAQ, a quem cabe, portanto, a elaboração das minutas desse documento e do contrato.

142. Desse modo, a título de sugestão, para dar suporte à modelagem proposta nos estudos de viabilidade, propõe-se à agência reguladora a adoção das seguintes cláusulas para a minuta de contrato de arrendamento da área MAC13:

1. Obrigações e Prerrogativas das Partes

1.1. Obrigações da Arrendatária

1.1.1. A **Arrendatária** obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste **Contrato** e seus **Anexos**, a:

1.1.1.1. Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:

i. Prancha Geral Média para açúcar de, no mínimo 400 (quatrocentas) toneladas/hora. Sendo Prancha Geral Média o volume da carga movimentada no Terminal por todo o período de tempo atracado.

1.1.1.2. Realizar, no mínimo, os investimentos descritos abaixo, conforme especificações da Seção C – Engenharia.:

i. Obras de pavimentação e drenagem nas vias intraporto de acesso ao Terminal **MAC13**; e

ii. Aquisição de equipamentos para sistema de defensas no cais do Berço 06, a ser utilizado pelo Terminal **MAC13**.

3.1.1. A Arrendatária obriga-se ainda a:

3.1.1.1. Atender, durante todo o Prazo do **Arrendamento**, os quantitativos mínimos de movimentação anual de açúcar indicados no quadro abaixo:

Ano do arrendamento	Movimentação Mínima Exigida (toneladas)
Ano 1	475.521
Ano 2	480.150
Ano 3	484.823
Ano 4	490.596
Ano 5	496.439
Ano 6	502.350
Ano 7	508.333
Ano 8	514.386

Ano 9	521.336
Ano 10	528.380
Ano 11	535.519
Ano 12	542.755
Ano 13	550.088
Ano 14	557.946
Ano 15	565.916
Ano 16	574.000
Ano 17	582.200
Ano 18	590.516
Ano 19	599.120
Ano 20	607.849
Ano 21	616.706
Ano 22	625.692
Ano 23	634.808
Ano 24	643.615
Ano 25	652.544

3.1.1.1.1. Para a verificação anual do atendimento à **Movimentação Mínima Exigida**, somente serão contabilizadas as movimentações realizadas por meio de embarcações atracadas no **Porto Organizado**, em operações que utilizem o **Arrendamento**.

143. Além das cláusulas contratuais indicadas, propõe-se à agência reguladora a adoção das seguintes cláusulas para a minuta de edital de arrendamento da área MAC13:

CAPÍTULO - DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO

Seção - Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato [...]

1.2. Caberá à **Adjudicatária** apresentar ao **Poder Concedente** os seguintes documentos:

1.2.1. Comprovante de pagamento à administração do Porto de Maceió no valor total de R\$ 4.563.966,24 (quatro milhões, quinhentos e sessenta e três mil, novecentos e sessenta e seis reais e vinte e quatro centavos), com data-base em janeiro/2020, a título de antecipação de receitas de valor de arrendamento para fins de realização de investimentos imediatos na infraestrutura comum do porto, nos termos do art. 43-C do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.

CONCLUSÃO

144. Após proceder a atualização do estudo sobre a área **MAC13** segundo as práticas definidas para o setor portuário nacional para exploração de áreas, entende-se que o presente estudo está apto a ser utilizado em procedimento licitatório pelo Poder Público, para o qual a presente Nota Técnica deverá ser publicada conjuntamente aos demais documentos que compõem o estudo.



À consideração superior.

Brasília, 31 de março de 2020.

FERNANDO CORREA DOS SANTOS

Coordenador da Gerência de Estruturação
de Projetos 1

CONRADO DA SILVEIRA FREZZA

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação
de Projetos 1

GUILHERME MORES

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação
de Projetos 1

EDGARDO CABRERA CHAMBLAS

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação
de Projetos 1

De acordo, em 31 de março de 2020.

FERNANDO DE CASTILHO

Gerente da Gerência de Estruturação de
Projetos 1

CAROLINE MAIARA DE JESUS

Coordenadora da GEMAB

ESTELA DALPIM CASTELLANI

Assessora Técnica da GEMAB

GUSTAVO DE OLIVEIRA LOPES

Assessor Técnico da GEMAB

LEONARDO SILVA RODRIGUES

Assessor Técnico da GEMAB

PAULA DURANTE TAGLIARI

Gerente de Meio Ambiente