

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 carga geral, especialmente toras de madeira, no Porto de Pelotas-RS, denominada área **PEL01** 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 **PEL01**, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

A primeira versão do estudo foi elaborada em 2018 pela NCA Engenharia, Arquitetura e Meio Ambiente Ltda., com o objetivo de subsidiar procedimento licitatório para arrendamento portuário de áreas destinadas à movimentação e armazenagem de toras de madeira no porto de Pelotas-RS. Por meio do Ofício nº14/SUPRG - POA de 15/01/2019 o estudo foi encaminhado ao Ministério da Infraestrutura. O estudo foi encaminhado à EPL por meio do Ofício nº 311/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA.

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, tais como: dimensão da área, *layout*, tipo de carga, acessos, inventários de bens existentes, operação etc.;
- Atualização das premissas operacionais do estudo: demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, câmbio, impostos, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
- Incorporação de determinações/contribuições de órgãos intervenientes ocorridas nas primeiras rodadas de leilões portuários, tais como: TCU, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP entre outros; e
- Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regramentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Porto de Pelotas, a seguir especificado.

Seção A – Apresentação

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 – PNLP (2017);	Planejamento setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário Rio Grande e Pelotas (2020) ¹ ;	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Pelotas (2019) ² .	Planejamento setorial

Tabela 1 – Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em localizadas no Porto de Pelotas

Fonte: Elaboração própria

2. O Estudo

O estudo de viabilidade da área de arrendamento **PEL01** está estruturado em seções, conforme explicitado a seguir:

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

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

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

Oportuno esclarecer que no caso do estudo de viabilidade **PEL01**, a versão originalmente disponibilizada estava referenciada na data-base de **novembro/2017**. Após o processo de atualização, o estudo relativo à área de arrendamento **PEL01** passa a adotar data-base em **janeiro/2020**.

¹ Sumário Executivo disponível para consulta no link:

http://infraestrutura.gov.br/images/2020/documentos/01/plano_mestre/RIGPET_Sum_Exec_web.pdf

² Documento disponível para consulta no link: http://infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/pdz/pdz23.pdf

Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **PELO1**, cumpre destacar que as atividades a serem realizadas na área são um importante elo da cadeia logística da produção de celulose, visando o abastecimento dessa indústria com matéria prima.

Nos termos propostos, o empreendimento em questão permitirá a consolidação de terminal voltado à movimentação de toras de madeiras no Porto de Pelotas. Estima-se que as operações a serem realizadas no terminal serão de recepção terrestre e embarque aquaviário, constituindo-se como importante atividade relacionada à produção nacional de celulose.

Nesse sentido, a elaboração do estudo de viabilidade visando à abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento **PELO1** mostra-se de relevante interesse público, na medida em que busca garantir o abastecimento do mercado, promovendo, ainda, a maximização da utilização dos ativos públicos.

3. Descrição do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas

O Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas é composto pelos portos organizados do Rio Grande e de Pelotas, ambos administrados pela Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (SUPRG) e por Terminais de Uso Privado (TUP) que possuem exploração autorizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e que compartilham acessos terrestres e/ou aquaviários com os Portos Organizados ou realizam operações envolvendo as mesmas cargas movimentadas nos Portos Organizados. Ao todo, cinco TUPs compõem o Complexo Portuário:

- Terminal Logístico de Pelotas
- Terminal Bianchini (Terbian)
- Terminal Marítimo Luiz Fogliatto (TUP Termasa)
- Terminal Portuário Bunge Alimentos (TUP Bunge)
- Terminal Yara Brasil Fertilizantes (TUP Yara).

3.1. Localização

O Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas localiza-se no sul do estado do Rio Grande do Sul e as instalações portuárias estão situadas nos municípios de Rio Grande e Pelotas. A localização do Complexo Portuário pode ser visualizada na Figura 1.

Seção A – Apresentação



Figura 1: Localização do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2019)

O Porto de Pelotas localiza-se no município de Pelotas, na região meridional do estado do Rio Grande do Sul, ao lado esquerdo do canal de São Gonçalo, que liga a Lagoa Mirim à laguna dos Patos. O Porto dispõe aproximadamente 500 metros de extensão de cais acostável e exerce influência direta sobre as marginais da Lagoa dos Patos e a parte centro-sul do estado do Rio Grande do Sul. A imagem a seguir mostra o zoneamento do porto com uma área delimitada na imagem de aproximadamente 53 mil metros quadrados.

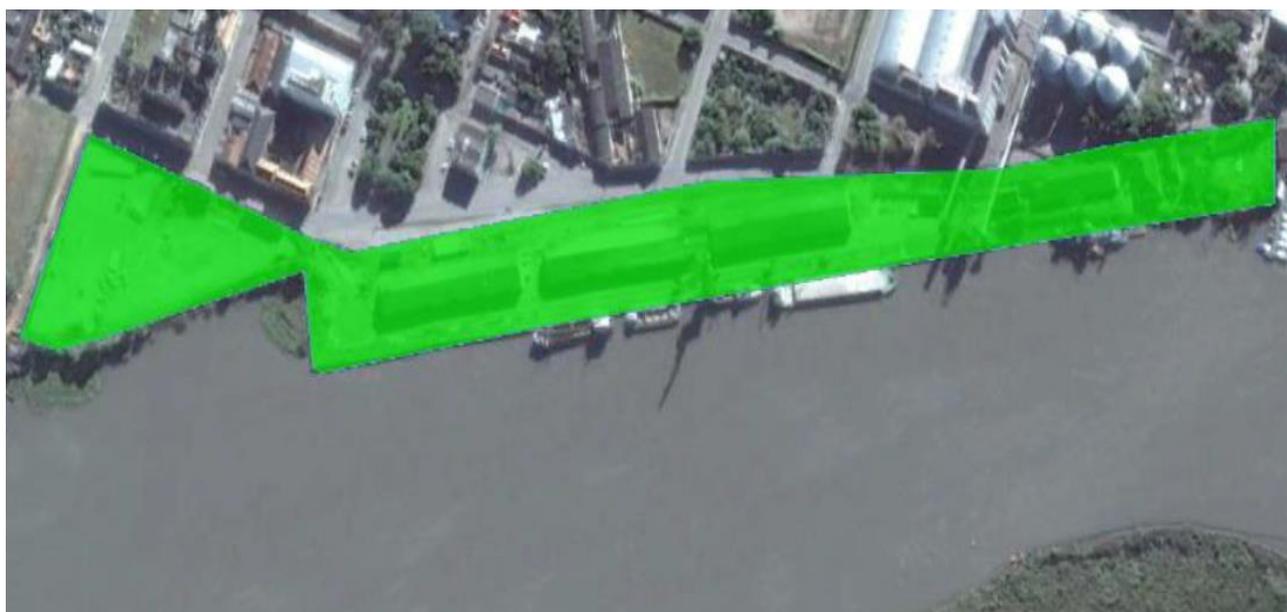
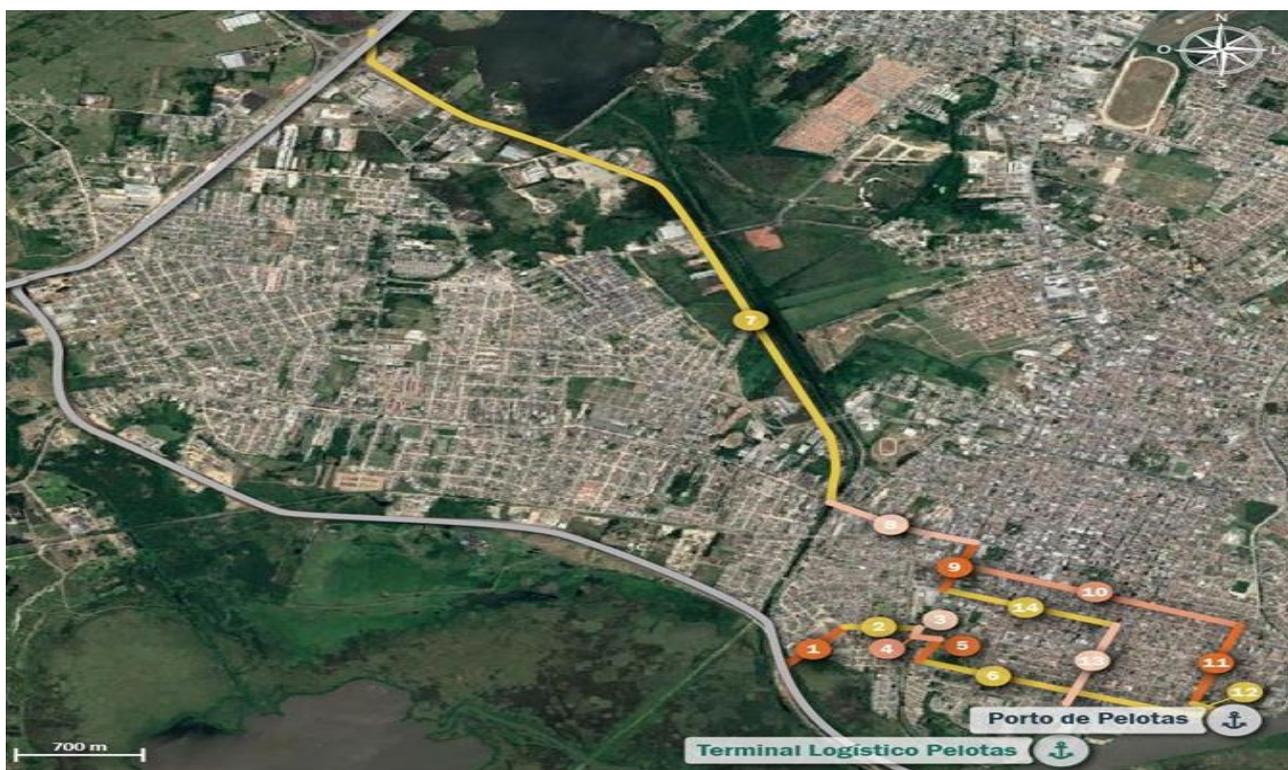


Figura 2: Zoneamento do Porto de Pelotas
Fonte: PDZ do Porto de Pelotas (2018)

3.2. Acessos

3.2.1. Acesso Rodoviário

Devido à proximidade das áreas urbanas do município, as possibilidades de acesso ao Porto de Pelotas e ao Terminal Logístico Pelotas, teoricamente, são grandes. Porém, esse número é reduzido pelo fato de muitas vias não serem propícias ao tráfego de veículos de carga e já apresentarem intenso volume de tráfego. Dessa forma, conforme a figura a seguir, verifica-se a existência de duas rotas utilizadas pelos veículos de carga: o Acesso Sul, pela BR-392, e o Acesso Oeste, a partir do entroncamento da BR-116 com a BR-392.



LEGENDA

- 1- Av. Visconde da Graça
- 2- Rua Saturnino de Brito
- 3- Rua Manduca Rodrigues
- 4- Rua Alm. Tamandará
- 5- Rua Santos Dumont
- 6- Rua Conde de Porto Alegre
- 7- Av. Pres. João Goulart

- 8- Praça Vinte de Setembro
- 9- Rua Prof. Dr. Araújo
- 10- Rua Tiradentes
- 11- Rua Dona Mariana
- 12- Rua Benjamin Constant
- 13- Rua Santa Cruz
- 14- Rua Dom Pedro II

— Vias pertencentes à hinterlândia

Figura 3 – Acesso rodoviário ao Porto de Pelotas
 Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2019)

3.2.2. Acesso Ferroviário

Entre Bagé e Pelotas há uma linha da concessionária da América Latina Logística S.A. (ALL) com cerca de 214 quilômetros de extensão em bitola métrica, contudo o ramal de acesso ao Porto encontra-se interrompido, impossibilitando o transporte até o Porto por esse modal. A linha citada acima, entre Bagé e Pelotas, possui integração com a malha sul da concessionária ALL disponível na região Sul e Sudeste do País. Ademais, a possibilidade de ligação internacional por São Borja, Santana do Livramento e Uruguaiana.

Seção A – Apresentação

A figura a seguir mostra a linha ferroviária entre Bagé e Pelotas.



Figura 4: Linha ferroviária entre Bagé e Pelotas
Fonte: PDZ do Porto de Pelotas (2018)

3.2.3. Acesso Aquaviário/Acostagem

O canal de acesso ao Porto de Pelotas começa na Boia Luminosa São Gonçalo (Entrada)– 31°48'10.20"S e 52°10'34.40"W – e tem uma extensão aproximada de 8,5 milhas náuticas, e se desenvolve através dos Canais da Barra de São Gonçalo, da Foz do São Gonçalo, do Araça, da Boca do Arroio, do Engenho e, por fim, do São Gonçalo até o Porto de Pelotas ou ao Terminal Logístico Pelotas (BRASIL, 2017b), como evidenciado na Figura 5.



Figura 5 – Acesso aquaviário ao Porto de Pelotas
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2019)

Seção A – Apresentação

De acordo com as NPCP-RS (BRASIL, 2017a), atualmente, a largura do canal é de 40 m e o Calado Máximo Recomendado (CMR) é de 5,18 m. Nessa região, a navegação é realizada apenas para uma via de tráfego (BRASIL, 2017a).

A área de manobras do Porto de Pelotas tem 200 m de largura correspondendo a toda a extensão do cais (BRASIL, 2017b), como evidenciado na Figura 6.



Figura 6 – Área de manobras do Porto de Pelotas
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2019)

A infraestrutura de acostagem do Porto de Pelotas consiste em um cais contínuo, alinhado, composto por cinco berços de atracação e uma doca, a qual é utilizada apenas por embarcações de recreação. Dos berços de atracação, dois são utilizados para a operação de cargas: o Berço 101 e o Berço 104, onde são movimentadas toras de madeira e granéis sólidos vegetais, respectivamente.

A Figura 7 mostra a infraestrutura do cais do Porto de Pelotas.

Seção A – Apresentação



Figura 7 – Infraestrutura de acostagem

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2019)

As características de cada um dos berços do Porto de Pelotas são listadas na tabela a seguir.

Berço	Destinação operacional	Comprimento (m)	Profundidade de projeto (m)	Características da maior embarcação atracável
				CMA ¹ (m)
100	Toras de madeira	55	6	5,18
101	Toras de madeira	120	6	5,18
102	Não operante ²	120	6	5,18
103	Não operante ²	120	6	5,18
104	Grão de soja e trigo	105	6	5,18

Nota: (1) Calado Máximo Autorizado (CMA); (2) Berço em condições de operação, mas sem demanda de movimentação de cargas.

Tabela 2 – Características dos berços do Porto de Pelotas

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas (2019)

4. Descrição da Área de Arrendamento

A área objeto do presente EVTEA é atualmente um *brownfield* com estruturas existentes e está localizada dentro do Porto Organizado de Pelotas, possuindo uma superfície total de **23.510 m²**, conforme ilustrado na figura a seguir.



Figura 8 – Área de arrendamento **PEL01** – Porto de Pelotas.

Fonte: Elaboração Própria

Conforme a nova versão do PDZ do Porto (2018, ainda em vias de aprovação), a área em questão é denominada como Área Multipropósito 2, e é atualmente explorada por meio de um contrato de transição. O terminal – que é o único instalado atualmente no porto – é destinado à movimentação e armazenagem de cargas gerais, sendo a sua operação realizada atualmente para a movimentação de toras de madeira. Nesse sentido, pode se confirmar o alinhamento do projeto **PEL01** com o zoneamento do porto.