
Seção A – Apresentação

1. Introdução

Esta seção aborda informações gerais sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, em versão simplificada, de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, de projeto ou containerizada, tendo como principais atividades a recepção aquaviária ou rodoviária, armazenagem em pátio e expedição rodoviária, na área denominada **SSD09** no Porto de Salvador-BA.

Inicialmente, importante registrar que no Decreto nº 8.033, de 2013, existe a previsão normativa, em seu Art. 6º, de realização de estudos de viabilidade em versão simplificada, sempre que:

- a) não haja alteração substancial da destinação da área objeto da concessão ou do arrendamento;
- b) não haja alteração substancial das atividades desempenhadas pela concessionária ou pela arrendatária;
- c) o objeto e as condições da concessão ou do arrendamento permitam, conforme estabelecido pelo poder concedente;
- d) o valor do contrato seja inferior a cem vezes o limite previsto no art. 23, caput, inciso I, alínea “c”, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e o prazo de vigência do contrato seja, no máximo, de dez anos.

Observa-se que o **SSD09** se enquadra em todos os itens supracitados, conforme justificado ao longo do estudo.

Desse modo, o presente estudo possui o caráter simplificado, atendendo ao art. 6º, § 1º, inciso IV do Decreto nº 8.033, de 2013, bem como à Resolução nº 7.821-ANTAQ, que dispõe acerca dos procedimentos para elaboração da versão simplificada dos estudos prévios mencionados, conforme análise descrita na Seção C – Financeiro.

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 modelagem operacional adequada para atender determinada demanda de mercado, bem como 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, foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento **SSD09**, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

O estudo utilizado como base para a elaboração deste EVTEA foi realizado pela Merco Shipping Marítima Ltda., contratada pela empresa Martins & Medeiros, que foi doado à CODEBA – Companhia

Seção A – Apresentação

Docas do Estado da Bahia e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA através da Carta S/N, de 12/02/2021, documento SEI nº 3879534.

Nesse contexto, a SNPTA realizou a revisão do estudo elaborado pela empresa privada supramencionada, com base em nova ordem de priorização, de tal modo que o mesmo esteja dentro dos padrões estabelecidos por este Ministério, e que exista maior celeridade nas tratativas prévias ao procedimento licitatório.

De maneira geral, o processo de revisão desses estudos consiste na revisão das informações e premissas anteriormente adotadas em outros terminais com a mesma vocação, 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: investimentos, capacidade, 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 diretrizes para elaboração de projeto de arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Complexo Portuário de Maceió, a seguir especificado.

INSTRUMENTO	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 (2019) – Projeção de demanda e Carregamento da Malha – Ano Base 2018	Planejamento setorial
Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu - 2019	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias – 2018	Planejamento setorial

Tabela 1: Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas em Portos Organizados
Fonte: Elaboração própria

Após a elaboração deste estudo, ele seguirá para análise da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, a qual deverá preparar a minuta de contrato e o edital, para posterior encaminhamento ao Tribunal de Contas da União – TCU para avaliação.

Seção A – Apresentação

2. O Estudo

O estudo de viabilidade simplificado da área de arrendamento **SSD09** está estruturado em seções, conforme explicitado a seguir:

- Seção A - Apresentação;
- Seção B - Engenharia;
- Seção C – Investimentos;
- Seção D – Financeiro; e
- Seção E - Ambiental.

Por se tratar de uma versão simplificada, o presente estudo contém, em resumo:

- I- Análise da viabilidade técnica, compreendendo o projeto de infra e superestruturas, localização, fluxo operacional e a sua articulação com os demais modais de transporte, incluindo:
 - a) descrição da estrutura operacional existente e proposta para o projeto;
 - b) elementos de infraestrutura, superestrutura e principais equipamentos, existentes e a serem implantados;
 - c) modalidades de transporte envolvidas;
 - d) cálculo da capacidade dinâmica do terminal, considerando o sistema de embarque e desembarque, o sistema de armazenagem e o sistema de expedição; e
 - e) estimativa dos investimentos necessários para atingir a capacidade dinâmica de movimentação esperada para o projeto.
- II- Estimativa de preços dos serviços previstos para o projeto, bem como os parâmetros adotados;
- III- Receitas máximas estimadas, calculadas a partir da capacidade dinâmica do empreendimento e das receitas unitárias ao longo do prazo contratual;
- IV- Valor de remuneração do arrendamento exclusivamente em parcela fixa mensal, com base no valor unitário do metro quadrado da área, divulgado em tabela específica junto a estrutura tarifária do porto organizado; e
- V- Análise de viabilidade ambiental, considerando a estrutura operacional e as atividades desenvolvidas.

Informa-se que a área **SSD09** encontra-se desocupada, sem contrato vigente, porém, tem sido utilizada pela CODEBA para operação pública de armazenamento de carga de projeto.

Segundo dados obtidos da CODEBA, a principal movimentação de carga de projeto na área foi de equipamentos para geração de energia limpa e/ou renovável, notadamente pás eólicas, no sentido operacional de embarque, para exportação, em um total movimentado de 4.860 toneladas nos últimos 5 anos.

Seção A – Apresentação

Acerca desse tipo de movimentação, observa-se que as aludidas cargas são para exportação aos EUA, e servem para a reposição de peças dos parques eólicos existentes no sul daquele país, cuja previsão de encerramento do projeto é junho de 2024.

Observa-se que este projeto foi viabilizado em decorrência da guerra tarifária existente entre EUA e a China, cujas peças eram originalmente fabricadas e exportadas pela segunda, mas devido à sobretaxa imposta pelo EUA, o fornecedor brasileiro ficou mais competitivo.

Além disso, cumpre destacar que a implantação do empreendimento tem por objetivo ampliar também a oferta de serviços retroportuários para a hinterlândia de Salvador, notadamente a de armazenamento de contêineres, buscando-se promover maior disponibilidade e qualidade dos serviços. Sendo, esta, uma necessidade pleiteada de forma recorrente pela Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport.

Desse modo, 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.

Observa-se, a partir dos dados obtidos da operação atual na área e das necessidades de ampliação da oferta de serviços retroportuários, que existe mercado para o tipo de carga pretendida no terminal **SSD09**, assim como está previsto o crescimento na demanda da região, o que justifica a elaboração do estudo de viabilidade para esta área de arrendamento.

Destaca-se que a área de arrendamento **SSD09** não possui ativos operacionais, e nesse sentido, a elaboração do estudo de viabilidade visando à abertura de procedimento licitatório mostra-se de relevante interesse público, na medida em que trará benefícios à sociedade, bem como permitirá a remuneração de um importante ativo do porto.

Oportuno esclarecer que no caso do estudo de viabilidade **SSD09** a data-base estabelecida é fevereiro de 2021.

3. Descrição do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias – Porto de Salvador

O Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias, localizado na Região Metropolitana de Salvador, no estado da Bahia, é composto pelos Portos Organizados de Salvador e de Aratu-Candeias, administrados pela Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA), e por seis Terminais de Uso Privado (TUP). As instalações portuárias nos municípios de Salvador, Candeias e Madre de Deus são protegidas do mar aberto pela Baía de Todos os Santos.

- TUP Gerdau Aços Longos
- Terminal Portuário Cotegipe (TPC)
- Terminal Marítimo Dow Aratu Bahia
- Terminal Portuário Miguel de Oliveira
- Terminal de Regaseificação de GNL da Bahia (TRBA)

Seção A – Apresentação

- Terminal Aquaviário de Madre de Deus (Temadre)

Na Figura 1: Localização é mostrada a localização do Complexo e seus portos e terminais.



Figura 1: Localização do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias (2019)

O Porto de Salvador, onde a área objeto deste estudo está situada, está localizado na Baía de Todos os Santos, defronte à Ilha de Itaparica, no centro da capital baiana, entre a Ponta do Monte Serrat, ao norte, e a Ponta de Santo Antônio, ao Sul. Suas coordenadas geográficas são: 13°00'37" de Latitude Sul e 38°35'00" de Longitude Oeste. A localização deste porto é apresentada na Figura 1.



Figura 1: Localização do Porto de Salvador
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias (2019)

Durante décadas, o Porto de Salvador foi responsável por movimentar carga geral, granéis sólidos, líquidos e gasosos de ou para o Estado da Bahia.

Seção A – Apresentação

Com a construção do Porto de Aratu, iniciada em 1971 e entregue quatro anos depois, cujo objetivo básico era o de atender ao Complexo Petroquímico de Camaçari e ao Centro Industrial de Aratu, o Porto de Salvador foi gradativamente desincumbido da movimentação de granéis. A intenção era transferir a movimentação desses produtos integralmente para Aratu.

No entanto, a recepção do trigo permaneceu em Salvador em virtude dos moinhos ali localizados, assim como a exportação de ferro-liga que, em função do seu elevado peso específico, fazia com que os sistemas de embarque de navios em Aratu não apresentassem condições para sua movimentação.

Por sua vez, a carga geral operada em Salvador passou a ser containerizada de forma gradual desde a década de 80, fazendo reduzir substancialmente, ao longo dos anos, a operação com carga geral diversificada, e este fato, em contrapartida, passou a exigir do porto facilidades diferenciadas para a movimentação de contêineres, traduzidas por disponibilidades de grandes áreas de armazenagem, aparelhamento adequado e maiores profundidades nos acessos marítimos e nos berços de atracação.

A seguir são descritas as principais características do Porto de Salvador, tais como infraestrutura de acostagem, obras de abrigo, acessos e instalações de armazenagem.

Em relação ao acesso aquaviário, a barra do Porto de Salvador é a entrada da Baía de Todos os Santos, representada por uma linha na direção Leste-Oeste, partindo do farol da Ponta de Santo Antônio até atingir a costa da Ilha de Itaparica.

De acordo com as informações do Plano Mestre (2019), há duas formas de acesso ao Porto de Salvador: pela entrada sul e pela entrada norte, ambas iniciam no ponto de embarque do práctico, sendo que para navios de grande porte deve ser utilizada a entrada norte, enquanto que embarcações de pequeno porte podem utilizar a entrada sul, respeitando as precauções relativas ao calado.

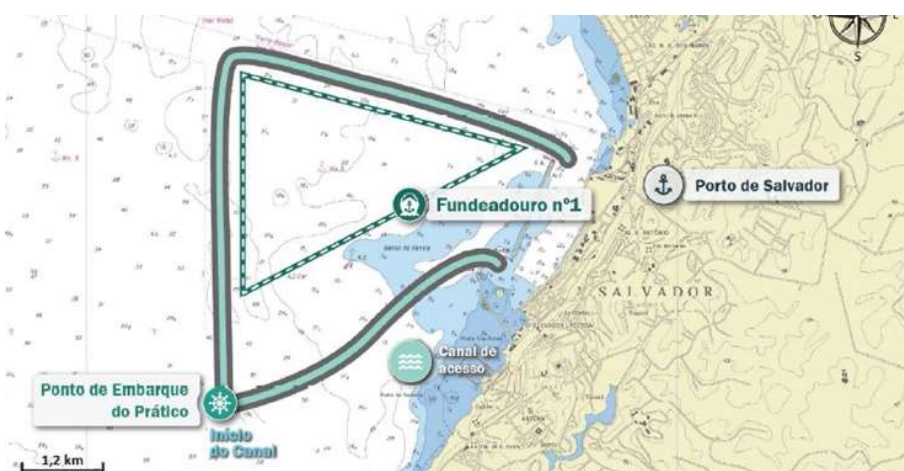


Figura 2: Canal de Acesso ao Porto de Salvador
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias (2019)

A bacia de evolução está compreendida entre o quebra-mar Norte e o Cais do Porto, com 1.700 m de comprimento por uma largura máxima de 700 m e uma profundidade variável de 8,00 a 12,00 m.

Seção A – Apresentação

No interior dessa área existe um banco junto ao Forte São Marcelo, demarcado a nordeste por uma boia cega pintada de encarnado. A bacia está protegida das ações de correntes e ondas pelo Molhe Sul e pelo quebra-mar norte.



Figura 3: Bacia de Evolução - Porto de Salvador
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias (2019)

O acesso rodoviário ao Porto de Salvador acontece a partir das principais rodovias federais e estaduais, interligadas ao sistema viário urbano de Salvador, e se dá a partir da BR-324 seguindo como rota principal a Via Expressa Baía de Todos os Santos e, como rota alternativa, outras vias as quais são utilizadas por veículos que transportam cargas de projeto devido à restrição de altura apresentada no túnel da Via Expressa.



Figura 4: Vias de Acesso Rodoviário ao Porto de Salvador
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias (2019)

Seção A – Apresentação

O Estado da Bahia possui uma malha ferroviária, administrada atualmente pela Ferrovia Centro Atlântica – FCA, que liga os arredores do Porto de Salvador ao noroeste e sudoeste do estado, descendo depois até o sudoeste do país.

Atualmente, o acesso ferroviário ao Porto se encontra desativado sendo que a estrutura do trecho de acesso foi, inclusive, devolvida pela concessionária à União. Este acesso era constituído por um ramal em bitola métrica da Ferrovia Centro Atlântica S.A, sendo ligado à malha ferroviária nacional através de conexão na Estação de Calçada, pouco distante da entrada do Porto de Salvador na extremidade leste.

No que se refere à estrutura de proteção aquaviária, para a operação segura das embarcações, o Porto de Salvador conta com um quebra-mar e um molhe, com a função de abrigar a bacia portuária da agitação ondulatória.

O quebra-mar norte está localizado a nordeste do Forte de São Marcelo e foi construído na direção SW-NE, em frente e paralelamente à linha do cais comercial, trechos II e III, e à do cais de 10 m.

É constituído por uma estrutura de enrocamento de pedras de vários tamanhos, encimada por caixões de concreto ciclópico e, acima desses, por um muro de proteção, formado por blocos de concreto. Tem 1.420,00 m de comprimento, com largura da base e da crista, respectivamente, de 60,00 e 7,00 m e taludes, interno e externo, com inclinação de 1:2. A sua altura varia entre 8,00 e 15,00 m. Nas duas extremidades há sinalização para navegação.

O molhe sul está localizado ao sul do Forte São Marcelo, construído na direção SE-NW e tem dois segmentos: um em linha reta, com 498,00 m de comprimento e outro, em curva, com raio de 750,00 m e comprimento de 437,00 m, perfazendo um total de 935,00 m.



Figura 5: Obras de Abrigo do Porto de Salvador
Fonte: CODEBA

Seção A – Apresentação

As instalações de acostagem do Porto de Salvador são constituídas por um cais contínuo, com um total de 2.075 m de extensão, dividido em dois setores distintos: cais comercial, com 1.460 m, e o cais do Tecon Salvador, com 615 m.

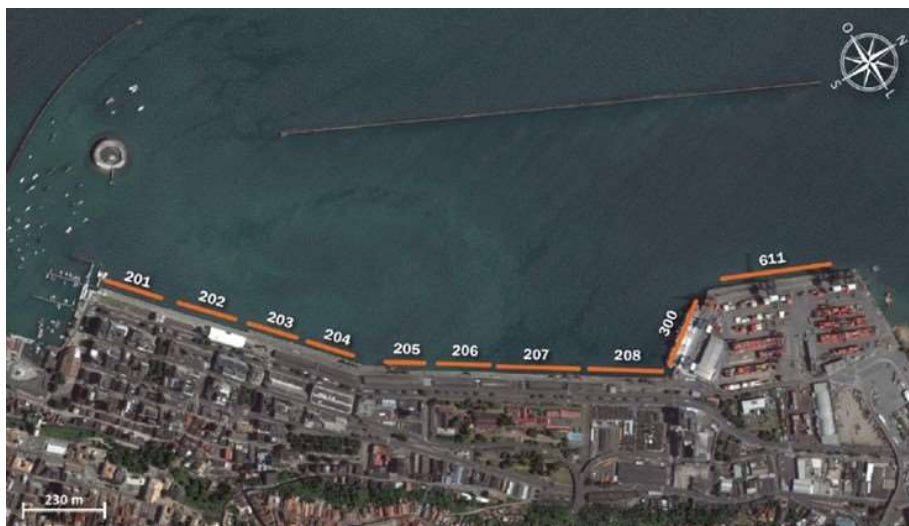


Figura 6: Localização da infraestrutura de acostagem no Porto de Salvador
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias (2019)

O cais comercial é subdividido em três trechos. O primeiro trecho, com os berços 201 e 202, é o Terminal de Passageiros. O segundo é chamado de Cais Comercial – Carga Geral e é formado pelos berços 203, 204, 205 e 206, destinados à movimentação de carga geral. Por fim, o terceiro trecho, o Cais Comercial – Carvão, consiste nos berços 207 e 208 e é destinado à movimentação de carga geral e granéis sólidos.

O berço 300, com 240 m de comprimento, também chamado de Cais de Ligação e o berço 611, com 240 m, referenciado como Cais Água dos Meninos, compõe o cais do Tecon Salvador.

A tabela abaixo mostra as principais características da infraestrutura de acostagem e as dimensões máximas das embarcações.

Cais	Berço	Destinação	LOA (m)	Calado Máximo Autorizado (m)	TPB
Terminal de Passageiros	201 e 202	Passageiros	384	8,0	40.000
Cais Comercial - Carga Geral	203 e 204	Carga Geral	300	11,5	50.000
Cais Comercial - Carga Geral	205 e 206	Carga Geral	200	8,0	40.000
Cais Comercial - Carvão	207 e 208	Granéis Sólidos e Carga Geral	200	8,0	40.000
Cais Tecon	Tecon 300	Carga Geral e contêineres	240	12,0	65.000
Cais Tecon	Tecon 611	Contêineres	375	13,9	105.000

Tabela 2: Características da infraestrutura de acostagem e dimensões de embarcações
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias (2019)

O Porto de Salvador possui área de armazenagem composta por pátios e armazéns para carga geral e granel sólido. A localização destas áreas é mostrada na figura abaixo.

Seção A – Apresentação

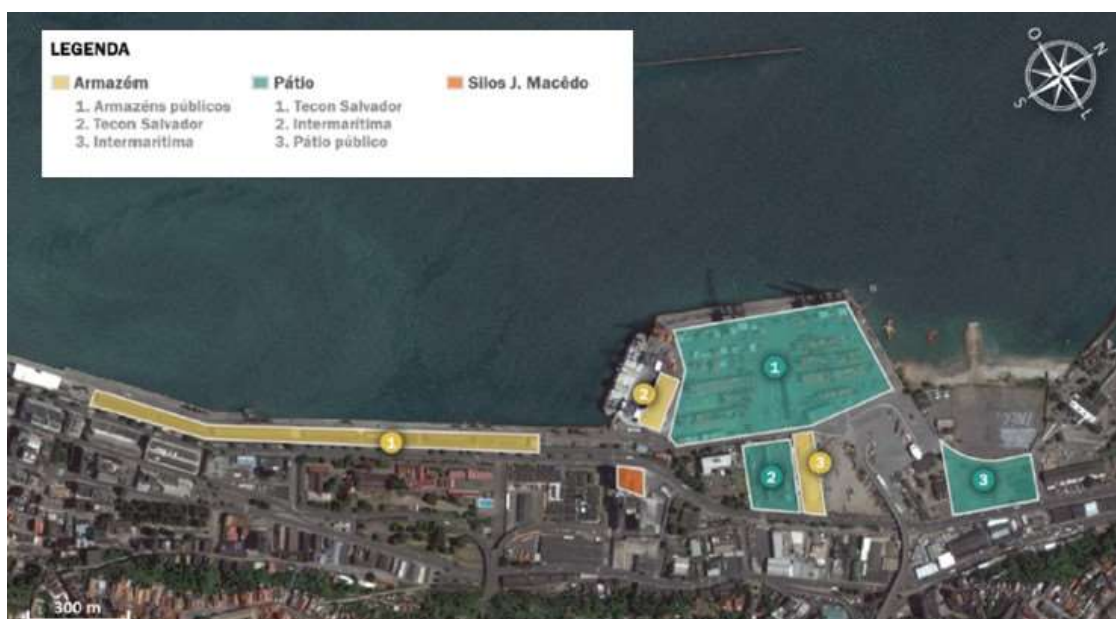


Figura 7: Localização da infraestrutura de armazenagem no Porto de Salvador
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias (2019)

No total são 6 armazéns públicos, cujas características são mostradas na tabela abaixo. Nas áreas arrendadas há um armazém para carga paletizada no Tecon Salvador com capacidade estática de 6.000 toneladas (Plano Mestre, 2019) e na Intermarítima um armazém de 3.886 m² (CODEBA).

Armazém	Tipo de Carga	Capacidade Estática (t)	Área Total (m ²)
Armazém 3	Cargas Gerais e Celulose	6.000	2.000
Armazém 4	Cargas Gerais e Celulose	5.000	1.800
Armazém 5	Granel sólido e trigo	7.800	2.975
Armazém 6	Granel sólido e trigo	5.500	2.000
Armazém 7	Granel sólido e trigo	3.500	1.400
Armazém 8	Cargas Gerais e Celulose	4.000	1.600

Tabela 3: Características dos armazéns públicos no Porto de Salvador
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias (2019)

Como mencionado anteriormente, o Porto de Salvador conta ainda com pátios para armazenagem de diversas cargas, sendo um de 8.670 m² (público), o do Tecon Salvador, destinado à armazenagem de contêineres, com 118.000 m², e o pátio para cargas containerizadas da Intermarítima com área de 12.600 m². Ainda fora da área do Porto Organizado, encontram-se os silos do Moinho J. Macêdo, destinados à armazenagem de trigo.

4. Descrição da Área de Arrendamento

A área de arrendamento a que se refere este estudo de viabilidade, denominada **SSD09**, está localizada dentro da poligonal do Porto de Salvador, na extremidade nordeste do porto, limitada ao sul por terreno que abriga as oficinas de manutenção da CODEBA, ao norte pelo Terminal Marítimo de São Joaquim (Estação do Ferry-Boat), a leste pela Av. Engenheiro Oscar Pontes e a oeste pela área de expansão do Tecon

Seção A – Apresentação

Salvador. A área possui 16.707,81 m², e será destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, de projeto ou containerizada. A sua localização está indicada na figura a seguir.



Figura 9: Localização da área **SSD09** a ser arrendada
Fonte: Elaboração própria utilizando Google-Earth

A área é classificada como *brownfield*, uma vez que possui algumas estruturas como pavimentação, muro e portão, porém, necessita de toda a instalação de equipamentos, edificações, e armazém para operacionalizá-la. Dessa forma, o terminal **SSD09** deverá ser inteiramente construído pela futura arrendatária.

A área atualmente é utilizada pela CODEBA, e será disponibilizada ao futuro arrendamento nas condições de conservação em que se encontra. O **SSD09** deverá ser gerido de acordo com as características específicas das logísticas das cargas movimentadas no Porto de Salvador. E para que essa logística possa funcionar, o futuro arrendatário deverá dispor de equipamentos adequados para tal operação. Na seção B – Engenharia será detalhada a estrutura operacional atual e futura, com as intervenções necessárias.

De acordo com o PDZ dos Portos de Salvador e Aratu-Candeias (2018), o **SSD09** está classificado como área afeta à operação portuária, com vocação para carga geral. Desse modo, as atividades a serem desempenhadas no local estão alinhadas com o PDZ (2018). No entanto, a dimensão e poligonal da área licitada será diferente do que consta no PDZ, conforme figuras apresentadas a seguir, havendo necessidade de ajuste deste instrumento de planejamento.



Figura 10: Poligonal da área 09 delimitada no PDZ (2018)
Fonte: Elaboração própria com base no PDZ (2018)

Seção A – Apresentação

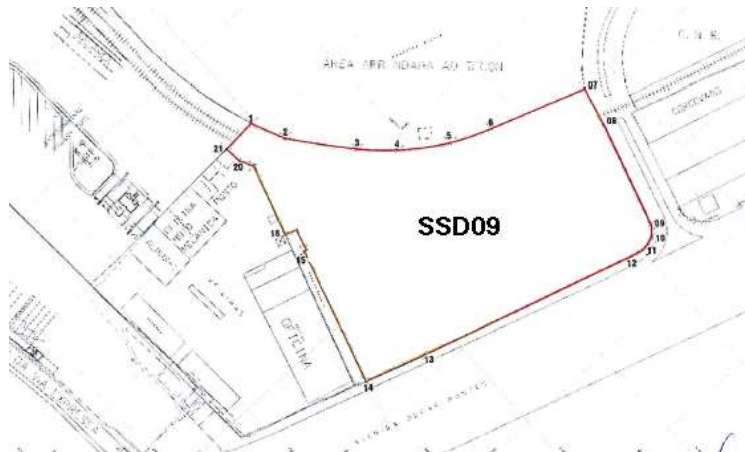


Figura 11: Poligonal da área **SSD09** considerada nesse estudo
Fonte: Elaboração própria, com base no Termo de Vistoria da CODEBA