



Empresa de Planejamento e Logística S.A.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1
COORDENAÇÃO DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1

NOTA TÉCNICA Nº 26/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL

Brasília, 22 de junho de 2021.

PROCESSO Nº 50840.101187/2020-04

INTERESSADO: CDC- COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DO CEARÁ, SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - SNPTA, DIRETORIA DE PLANEJAMENTO

1. ASSUNTO

1.1. Revisão de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental referente à área portuária **MUC59**, localizada dentro da poligonal do Porto de Organizado de Fortaleza/CE

2. REFERÊNCIAS

- Ofício nº 311/2020/SNPTA, de 16 de abril de 2020.
- Audiência Pública nº 06/2021-ANTAQ.

3. INTRODUÇÃO

3.1. Trata-se do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA para arrendamento de área portuária denominada **MUC59**, localizada dentro da poligonal do Porto de Fortaleza/CE.

3.2. A Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL foi instada por meio do Ofício nº 311/2020-SNPTA, de 16 de abril de 2020, a realizar a atualização do estudo do terminal portuário **MUC59**.

3.3. Em sequência, o EVTEA da área em questão e os documentos jurídicos (Edital e Minuta de Contrato) elaborados pela Antaq foram disponibilizados em Audiência Pública nº 06/2021-ANTAQ, que teve por objetivo obter subsídios da sociedade para aprimoramento dos referidos documentos técnicos e jurídicos.

3.4. Finalizada a Audiência, diversas contribuições foram acatadas pela Antaq, impondo alterações necessárias no EVTEA e nos documentos jurídicos (Edital e Minuta de Contrato) do projeto. Essas alterações geraram a versão denominada "**rev.01**".

3.5. Nesse sentido, a presente Nota Técnica Conjunta descreve os ajustes no EVTEA da área de arrendamento **MUC59**(versão denominada "**rev.01**"), relacionados aos aprimoramentos pós Audiência Pública.

4. APRIMORAMENTOS REALIZADOS

4.1. A seguir, discorre-se sobre os aprimoramentos realizados em cada seção do estudo.

Seção A – Apresentação

4.2. Foi realizada a substituição da Figura 12, referente ao Pátio de Triagem, pela planta de realocação das linhas férreas. Essa planta foi elaborada em decorrência de contribuições recebidas no âmbito da Audiência Pública nº 06/2021 e ilustra de maneira mais objetiva a disposição das linhas

férreas na área **MUC59**. Maiores detalhes de quantitativos foram descritos na Seção C - Engenharia.

Seção B – Estudo de Mercado

4.3. Na página 11, o prazo de vigência do contrato foi alterado de 15 anos para 14 anos, ou seja, a assinatura do contrato está prevista para o início de 2023 e o término em 2036. Na tabela 5, da demanda macro, os cenários de movimentação para o ano de 2022 também foram removidos.

4.4. Na página 14, a redação descritiva do período pré-operacional e primeiro ano de operação foi alterada para refletir o novo prazo de vigência contratual.

4.5. Na página 16, a Tabela 9 foi readequada para enfatizar o fato de que a assinatura do contrato está prevista para o início de 2023, configurando a projeção de 2 (dois) anos pré-operacionais.

4.6. Na página 19, incluiu-se o Capítulo 5 – “Movimentação Mínima Exigida – MME”, retirada da Seção D – Operacional.

Seção C – Engenharia

4.7. Na página 1, em decorrência de contribuições da Audiência Pública nº 06/2021, foram alterados os investimentos mínimos em instalações e equipamentos a serem realizados pelo futuro arrendatário, notadamente quanto a obras de recuperação do píer petroleiro e no Pátio de Triagem ferroviário.

4.8. A concessionária Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL) manifestou-se formalmente durante o período de audiência pública acerca dos riscos inerentes às obras no chamado “Pátio de Triagem”. Nesse sentido, elaborou um projeto preliminar para realocação da via férrea e apresentou-o à Companhia Docas do Ceará (CDC) e à EPL.

4.9. Os comprimentos de linhas férreas informados pela FTL foram então utilizados para a revisão do CAPEX, mantendo-se os mesmos preços unitários de demolição e realocação da versão original do estudo. Se, inicialmente, foi previsto investimento de R\$ 910.482,00 com a realocação de apenas 2 linhas, a versão revisada do estudo estimou o valor final de R\$ 2.197.199,00, tal como demonstrado na tabela a seguir:

Alterações nos quantitativos de obras ferroviárias		
Item	Versão original	Versão rev01
Demolição e Preparação de Site	850m	2.345,52m

Tabela 1: Alterações nos quantitativos relacionados às obras no Pátio de Triagem

Fonte: Elaboração própria

4.10. Ainda no âmbito da Audiência Pública nº 06/2021, a Companhia Docas do Ceará (CDC) contribuiu solicitando a inclusão de obras de recuperação do píer petroleiro nos investimentos obrigatórios ao futuro arrendatário. Instada a apresentar elementos técnicos, a CDC encaminhou os projetos de recuperação do píer, memorial de quantitativos e planilha orçamentária. O valor dessa obra foi orçado pela CDC em R\$ 3.191.851,49, com data-base em março/2021. Tendo em vista a necessidade de adequá-lo à data-base do estudo (maio/2020), o valor final ficou definido em R\$ 2.672.198,81.

4.11. Na modelagem de sistema de expedição rodoviária, também foi observada a oportunidade de aperfeiçoamento do sistema com a remoção de uma estação de carregamento, conforme discriminado na tabela a seguir:

Alterações nos quantitativos de estações de carregamento rodoviário		
Item	Versão original	Versão rev01
Estação de carregamento de Caminhões	3	2

Tabela 2: Alterações nos quantitativos relacionados às obras de estação de carregamento rodoviário

Fonte: Elaboração própria

4.12. Com essa redução, o terminal terá um total de 4 posições de carregamento (2 posições por estação), o que mantém a micro-capacidade do sistema de expedição rodoviária compatível com o

sistema aquaviário e de armazenamento.

4.13. O Layout conceitual foi alterado para corrigir erro formal no limite entre os dutos da Petrobrás e os dutos da CDC. A denominação “Ponto A” foi alterada para “Ponto B”.

4.14. Por fim, cabe destacar a situação de armazenagem do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP). Embora a falta de capacidade de armazenagem desse produto no Porto de Fortaleza seja de conhecimento amplo, ensejando diversas manifestações da ANP nos últimos anos, o estudo **MUC59** não pôde enfrentar diretamente essa questão por conta da indisponibilidade de áreas internas à poligonal do Porto Organizado que respeitassem as distâncias regulamentares preconizadas pela NBR 15.186/2005.

4.15. Importante destacar que as alterações realizadas não geram impactos na estratégia de otimização de uso dos ativos públicos no Porto de Fortaleza, notadamente o píer petroleiro.

Seção D – Operacional

4.16. Na página 3, retirou-se o capítulo “Movimentação Mínima Exigida – MME”.

4.17. Na página 5, incluiu-se um Supervisor de Segurança Portuária conforme Resolução 52/2018 CONPORTOS.

4.18. Na página 6, na Tabela 8, retirou-se a fonte SINAPI das funções utilizadas, substituindo-as por SICRO e alterou-se a fonte para os encargos de SICRO/SINAPI para dissídio nacional.

4.19. Na página 8, excluiu-se a garantia de execução da Tabela 11, conforme diretriz do Poder Concedente.

4.20. Na página 10, alterou-se o custo do leilão de R\$ 193.702,28 para **R\$ 168.325,39**, conforme diretriz do Poder Concedente;

4.21. Por fim, foi realizada a substituição do Anexo D-1.

Seção E – Financeiro

4.22. Na Tabela 1, alterou-se o prazo do contrato de 15 para 14 anos.

4.23. Em função das modificações descritas nesta Nota Técnica, alterou-se a Tabela 2 com os resultados-chave na página 4;

4.24. Por fim, foi realizada a substituição do Anexo E-1.

Seção F – Ambiental

4.25. Tendo em vista a necessidade de ajustes após a realização da Audiência Pública a Seção F – Ambiental foi revisada e atualizada conforme detalhado nos parágrafos seguintes.

Planejamento para o Licenciamento Ambiental:

4.26. Para o licenciamento ambiental são propostos dois processos distintos, um para o terminal **MUC59**, instalação e operação, e outro para a realocação das vias férreas para a área adjacente ao próprio terminal. Os dois processos serão de responsabilidade da arrendatária. Nesse sentido, os estudos ambientais necessários para implantação e operação dos empreendimentos foram revistos e atualizados na página 5. O licenciamento permaneceu de competência da Superintendência Estadual do Meio Ambiente - SEMACE.

4.27. A tabela “Características e tipologia de estudos e licenças ambientais – área **MUC59** e via férrea” foi alterada conforme tabela apresentada a seguir.

Nº	Atividade	Tipo de Estudo	Licenças Ambientais
1	Viabilidade ambiental do terminal	Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de	ID

1	Viabilidade Ambiental do Terminal	Impacto Ambiental (EIA/RIMA)	LI
2	Viabilidade Ambiental para instalação das vias férreas	Plano de Controle Ambiental – PCA	LP
3	Obras e instalação do terminal e de realocação das vias férreas.	Plano Básico Ambiental – PBA	LI
4	Operação do MUC59	-	LO

Tabela 3: Características e tipologia de estudos e licenças ambientais – área MUC59 e via férrea.

Fonte: Elaboração própria.

Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento do Terminal

Taxas de Licenciamento e Análise

4.28. Tendo em vista que o Estudo Ambiental considerado para emissão da Licença Prévia para o terminal foi alterado para EIA/RIMA, as taxas de análises sofreram alterações, sendo considerada a tabela seguinte para o cálculo, foi inserida também a taxa de análise para obtenção da Licença de Operação. Não houve alteração para a análise das licenças do processo de implantação das vias férreas.

LICENÇA AMBIENTAL		Licença Prévia	
Parâmetros de Cálculo:			Valor
Distância em Km à sede da SEMACE		D	10,00
Fator custo unitário de quilometragem		FCQ	0,871
Peso atribuído ao fator distância		P1	2,00
Número total de técnicos utilizados na análise		NT	5,00
Total de horas técnicas necessárias para análise do processo até sua conclusão		THT	30,00
Fator custo unitário de hora técnica = 21,7756 UFIRCE/hora		FCHT	21,7756
Peso atribuído ao fator análise técnica		P2	1,50
Valor da Análise em UFIRCE = $\{[(D * FCQ * P1) + (NT * THT * FCHT)] * P2\}$			4925,64
Valor da Análise em R\$			R\$ 22.114,99
LICENÇA AMBIENTAL		Licença de Instalação	
Parâmetros de Cálculo:			Valor
Distância em Km à sede da SEMACE		D	10,00
Fator custo unitário de quilometragem		FCQ	0,871
Peso atribuído ao fator distância		P1	2,00
Número total de técnicos utilizados na análise		NT	1,00
Total de horas técnicas necessárias para análise do processo até sua conclusão		THT	14,00
Fator custo unitário de hora técnica = 21,7756 UFIRCE/hora		FCHT	21,7756
Peso atribuído ao fator análise técnica		P2	1,50
Valor da Análise em UFIRCE = $\{[(D * FCQ * P1) + (NT * THT * FCHT)] * P2\}$			483,42
Valor da Análise em R\$			R\$ 2.170,43
LICENÇA AMBIENTAL		Licença de Operação	
Parâmetros de Cálculo:			Valor
Distância em Km à sede da SEMACE		D	10,00
Fator custo unitário de quilometragem		FCQ	0,871
Peso atribuído ao fator distância		P1	2,00
Número total de técnicos utilizados na análise		NT	1,00
Total de horas técnicas necessárias para análise do processo até sua conclusão		THT	14,00
Fator custo unitário de hora técnica = 21,7756 UFIRCE/hora		FCHT	21,7756
Peso atribuído ao fator análise técnica		P2	1,50
Valor da Análise em UFIRCE = $\{[(D * FCQ * P1) + (NT * THT * FCHT)] * P2\}$			483,42
Valor da Análise em R\$			R\$ 2.170,43
VALOR DA ANÁLISE TOTAL DO LICENCIAMENTO EM UFIRCE (LP+LI+LO)			5892,48
			R\$ 26.455,86

Tabela 4: Valores de análise do licenciamento ambiental para o Terminal.

Fonte: Elaboração Própria, dados da Resolução COEMA/CE nº 02/2019 e IN nº 85/2019

Estudos Ambientais

4.29. Para a área de arrendamento **MUC59** e para a implantação da via férrea considerou-se como mais adequado o Estudos de Impacto Ambiental - EIA/RIMA para a viabilidade do terminal e obras de recuperação do píer petroleiro e o Plano de Controle Ambiental (PCA) para a viabilidade das vias férreas.

4.30. Com isso, as tabelas a seguir, presentes nas páginas 24 e 25 da Seção F, foram atualizadas considerando as horas necessárias para execução dos estudos.

Estudos Ambientais			EIA/RIMA		PBA	
		R\$/h	Horas	Custo	Horas	Custo
Coordenação geral	33.663,00	191,27	200	R\$ 38.253,40	140	R\$ 26.777,38
Caracterização do empreendimento	20.751,30	117,91	200	R\$ 23.581,02	120	R\$ 14.148,61
Meio Biótico	20.751,30	117,91	200	R\$ 23.581,02	120	R\$ 14.148,61
Meio Físico	20.751,30	117,91	200	R\$ 23.581,02	120	R\$ 14.148,61
Socioeconômico	20.751,30	117,91	150	R\$ 17.685,77	100	R\$ 11.790,51
Diagramador / Revisor / Redator	20.751,30	117,91	20	R\$ 2.358,10	10	R\$ 1.179,05
subtotal mão de obra				R\$ 111.066,39		R\$ 82.192,79
	unid	R\$/unid	Quantidade	Custo	Quantidade	Custo
deslocamentos + diárias	verba		1	R\$ 12.904,03	1	R\$ 8.219,28
Despesas administrativas + operacionais	verba		1	R\$ 38.712,10	1	R\$ 24.657,84
subtotal materiais e serviços				R\$ 51.616,14		R\$ 32.877,12
SUBTOTAL				180.656,49		115.069,91
lucro	12,00%			R\$ 21.678,78		R\$ 13.808,39
impostos	16,62%			R\$ 33.628,12		R\$ 21.419,57
TOTAL GERAL				R\$ 235.963,39		R\$ 150.297,87
TOTAL EIA/RIMA + PBA						R\$ 386.261,25

Tabela 5: Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental para o MUC59.

Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT.

RECURSOS			PCA		PBA	
Mão-de-Obra (1)	R\$/mês	R\$/h	Horas	Custo (R\$)	Horas	Custo (R\$)
Coordenação geral	33.663,00	191,27	120	R\$ 22.952,04	120	R\$ 22.952,04
Caracterização do empreendimento	20.751,30	117,91	100	R\$ 11.790,51	100	R\$ 11.790,51
Meio Biótico	20.751,30	117,91	100	R\$ 11.790,51	100	R\$ 11.790,51
Meio Físico	20.751,30	117,91	100	R\$ 11.790,51	100	R\$ 11.790,51
Socioeconômico	20.751,30	117,91	80	R\$ 9.432,41	80	R\$ 9.432,41
Diagramador / Revisor / Redator	20.751,30	117,91	50	R\$ 5.895,26	50	R\$ 5.895,26
Subtotal mão de obra				R\$ 73.651,24		R\$ 73.651,24
Materiais e Serviços (2)	unid	R\$/unid	Quant.	Custo (R\$)	Quant.	Custo (R\$)
Deslocamentos + diárias	verba		1	R\$ 7.365,12	1	R\$ 7.365,12
Despesas administrativas + operacionais	verba		1	R\$ 22.095,37	1	R\$ 22.095,37
Subtotal materiais e serviços				R\$ 29.460,50		R\$ 29.460,50
SUBTOTAL (1+2)				103.111,74		103.111,74
Lucro e Impostos (3)			Custo (R\$)		Custo (R\$)	
Lucro	12,00%			R\$ 12.373,41		R\$ 12.373,41

Impostos	16,62%		R\$ 19.193,63	19.193,63
Subtotal impostos			R\$ 134.678,78	R\$ 134.678,78
TOTAL GERAL (1+2+3)			R\$ 269.357,57	

Tabela 6: Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental para a Via Férrea.

Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT

Programas Ambientais

4.31. Na página 10, considerando a inserção das obras de recuperação do píer petroleiro no estudo, foi acrescido o Subprograma de Monitoramento da Qualidade da Água.

4.32. Além disso, os Programas de Monitoramento na fase implantação foram previstos para serem executados por contratação de serviços terceirizados por meio de empresa especializada, inclusive Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos e Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social, tendo seus custos previstos na página 26 do estudo conforme tabela a seguir.

PROGRAMAS AMBIENTAIS PARA O TERMINAL		
Fase de Instalação MUC59	Custos (R\$)	Periodicidade
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	R\$ 35.235,44	1º ao 2º ano
Subprograma de Controle e Monitoramento de Efluentes Líquidos	R\$ 35.235,44	1º ao 2º ano
Subprograma de Monitoramento da Qualidade do Ar	R\$ 35.235,44	1º ao 2º ano
Subprograma de Monitoramento da Qualidade da Água	R\$ 35.235,44	1º ao 2º ano
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	R\$ 35.235,44	1º ao 2º ano

Tabela 7: Custos com programas ambientais na fase de implantação da área MUC59.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base maio/2020.

PROGRAMAS AMBIENTAIS PARA O TERMINAL		
Fase de Instalação Via Férrea	Custos (R\$)	Periodicidade
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	R\$ 35.235,44	1º ao 2º ano
Subprograma de Controle e Monitoramento de Efluentes Líquidos	R\$ 35.235,44	1º ao 2º ano
Subprograma de Controle e Monitoramento de Ruídos	R\$ 35.235,44	1º ao 2º ano
Subprograma de Monitoramento da Qualidade do Ar	R\$ 35.235,44	1º ao 2º ano
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social	R\$ 35.235,44	1º ao 2º ano

Tabela 8: Custos com programas ambientais na fase de implantação da Via Férrea.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base maio/2020.

4.33. O custo com o programa Controle de pragas e vetores foi revisto considerando a área total do terminal e o custo total ficou em R\$ 18.347,13/ano, com isso, a tabela “Custos com programas ambientais na fase de operação da área MUC59” da página 27 foi alterada.

4.34. No âmbito da Audiência Pública nº 06/2021 foram apontadas necessidades de revisão da periodicidade dos custos do Programa de Emergência Individual (PEI) e da Auditoria CONAMA 306/02, a qual foi revista e alterada no Anexo F-1 – Custos Ambientais.

4.35. Por fim, quanto aos apontamentos de audiência pública sobre eventuais riscos relacionados a competência para o licenciamento ambiental do terminal no âmbito do órgão ambiental estadual, a Superintendência Estadual do Meio Ambiente (SEMACE), cabe ratificar que a competência do licenciamento ambiental é definida conforme a legislação vigente.

4.36. Entretanto, para fins de maior segurança jurídica aos interessados no projeto, cabe salientar o Art. 14 § 3º da LC 140/11, no qual a não emissão da licença ambiental no decurso dos prazos de licenciamento pelo órgão licenciador competente, não implica emissão tácita nem autoriza a prática de ato que dela dependa ou decorra, mas instaura a competência supletiva referida no Art. 15. Sendo assim, uma vez que a SEMACE não atenda o prazo estabelecido na legislação estadual existe a prerrogativa de instauração de competência supletiva pelo IBAMA.

DOCUMENTOS JURÍDICOS

4.37. Com base nas contribuições apresentadas na fase de audiência pública bem como em demais aperfeiçoamentos nos estudos, foram realizadas alterações pontuais nas minutas de edital e de contrato da área **MUC59**.

4.38. As principais alterações na minuta de **Edital** do arrendamento portuário em questão foram referentes aos seguintes pontos:

- Itens 27.2.6; 27.2.6.1; 31.1 e Modelo 12: Supressão total ou parcial visando a retirada da exigência de Garantia de Execução do Contrato, conforme diretriz da SNPTA.
- Capa e Itens 2.1.1 e 2.3: Alteração da expressão “granéis líquidos combustíveis, especialmente nafta” para “granéis líquidos, especialmente combustíveis”, visando a conformidade entre o objeto do contrato e o objeto do EVTEA.
- Item 2.5: Alteração do prazo contratual de 15 anos para 14 anos, conforme razões expostas na justificativa de alteração da Subcláusula 3.1.1 da minuta de Contrato.
- Itens 11.4, 11.5 e 27.2.7: Supressão da palavra "coligadas". A proposta em questão fundamenta-se no fato de que uma empresa coligada não necessariamente possui ingerência ou poder de controle sobre as demais empresas do grupo, diferentemente do que ocorre no caso das Controladas, Controladoras e entidades sujeitas ao mesmo controle comum. A restrição a entidades Coligadas, nesse contexto, mostra-se de fato excessiva, pois não é adequada para impedir a formação de conluio, ao passo que diminui o potencial de competição do certame. Esse entendimento está em consonância com o que tem sido adotado no setor aéreo pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Durante a audiência pública da 5ª Rodada de Concessões de Aeroportos, decidiu-se justamente pela retirada da restrição à participação de entidades Coligadas. Nesse sentido, em resposta à contribuição nº 3890, constante no Relatório de Contribuições Audiência Pública nº 11/2018, a ANAC, argumentou o seguinte: “*Em relação às sociedades coligadas, entende-se que tal nível de relação societária não representa risco suficientemente grande ao procedimento licitatório ao ponto de manter a restrição para concorrência no leilão, pelo que tal restrição foi excluída*” (Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/andamento/audiencia-publica-11-2018/relatorio-de-contribuicoes-anac>).
- Item 27.2.1: Alteração do valor a ser pago à B3 para a realização do leilão, conforme a Seção D – Operacional.

4.39. As principais alterações na minuta de **Contrato** do arrendamento portuário em questão foram referentes aos seguintes pontos:

- Cláusula e Subcláusulas 1.1.1, xxii; 16; 18.4; 18.5; 23.6.1; 24.4.8 e Apêndice 1: Supressão total ou parcial visando a retirada da exigência de Garantia de Execução do Contrato, conforme diretriz da SNPTA. Ajuste nas remissões em razão da supressão da cláusula relativa à Garantia de Execução do Contrato, conforme a tabela a seguir.

Subcláusula	Ajuste na remissão
3.1.1	De Apêndice 2 para Apêndice 1
4.2.2	De 25.4 para 24.4
4.5	De Apêndice 4 para Apêndice 3
15.4	De Apêndice 2 para Apêndice 1
15.4.2	De Apêndice 3 para Apêndice 2
16.9	De 17.4 para 16.4
24.3.1	De 25.3.2 para 24.3.2
24.3.3	De 25.3.2 para 24.3.2
24.4.5	De 25.4.7 para 24.4.7
24.5.3.1	De 25.3.2 para 24.3.2
24.6.2	De 25.6.1 para 24.6.1

- Capa e Subcláusula 2.1.1: Alteração da expressão “granéis líquidos combustíveis, especialmente

nafta” para “granéis líquidos, especialmente combustíveis”, visando a conformidade entre o objeto do contrato e o objeto do EVTEA.

- Subcláusula 1.1.1, inciso xxvi: Substituição da expressão "das Subcláusulas 7.1.2.1 e 7.1.2.2" por "da Subcláusula 7.1.2.2". Alteração realizada visando a não caracterização da MME como parâmetro de desempenho no contrato, uma vez que a MME desempenha o papel de mecanismo de compartilhamento de risco entre a arrendatária e o poder concedente.
- Subcláusula 3.1: Alteração do prazo contratual de 15 anos para 14 anos, conforme razões expostas na justificativa de alteração da Subcláusula a seguir.
- Subcláusula 3.1.1: Inclusão de requisito para a celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, que dá início ao prazo de vigência contratual. Definiu-se que deverá haver a expedição, pelo órgão ambiental competente, da Licença Prévia (LP) imprescindível ao início das obras. Dessa forma, busca-se assegurar que não será iniciada a contagem do prazo contratual antes da expedição das licenças ambientais que autorizam as intervenções no terminal.
 - Esse requisito foi incluído a partir de contribuição realizada na fase de audiência pública, em que foi questionado se haveria risco de não obtenção das licenças ambientais em razão dos decretos emitidos pelo Governo do Estado do Ceará que tratam da retirada da tancagem de granéis líquidos combustíveis do porto de Mucuripe, especialmente o Decreto 32.833/2018.
 - Conforme já respondido na audiência pública, o futuro terminal MUC59 foi idealizado como uma proposta complementar ao parque de tancagem que será implantado no Porto do Pecém, contribuindo conjuntamente para resguardar a segurança do abastecimento de combustíveis no estado do Ceará. Apesar dos normativos editados pelo governo do estado e pela prefeitura municipal desde 2003, notadamente o Decreto Estadual nº 32.833/2018 – que estabelece prazo para relocação de terminais de combustíveis de Mucuripe (Porto de Fortaleza) para Pecém – a exploração de áreas dentro dos portos organizados é de competência da União, conforme dispõem o art. 21, XII, f), da Constituição Federal e a Lei nº 12.815/2013. Desse modo, o referido Decreto Estadual só pode ser interpretado no sentido de que sua aplicação se restringe aos terminais retroportuários localizados no entorno do Porto Organizado de Fortaleza, fora da sua poligonal. Esse entendimento se confirma pelo fato de que o Decreto nº 32.833/2018 se aplica às “sociedades empresárias instaladas” no Porto e, desde a publicação do Decreto, não há arrendamento portuário destinado à operação de combustível dentro do porto, já que os únicos terminais existentes são os retroportuários. Uma vez que a referida norma estadual não se aplica a arrendamentos portuários dentro da poligonal do Porto de Fortaleza – como é o caso do terminal ora em análise – não há razão para que os entes intervenientes, inclusive o órgão ambiental, deixem de emitir a documentação necessária à regularização do futuro terminal.
 - Entretanto, como estratégia de minimização de riscos e para dar maior segurança jurídica às licitantes, optou-se por incluir na cláusula em análise a necessidade de expedição de LP para o início da contagem do prazo contratual, de forma a evitar eventuais atrasos na expedição de licenças ambientais pelo Governo Estadual possam vir a prejudicar a futura arrendatária.
 - Essa medida acarretou a já mencionada redução do prazo contratual de 15 anos (previstos na versão original) para os atuais 14 anos de vigência e a redução do prazo pré-operacional de 3 anos (previstos na versão original) para 2 anos.
- Subcláusula 7.1.1, xxiv: Inclusão de obrigação da arrendatária para atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de movimentação de cargas pelo terminal, considerando as disponibilidades e as condições gerais das Atividades, observada a regulação sobre o tema, em especial o disposto na Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014, devendo eventual descumprimento ser comunicado à ANTAQ.
- Subcláusula 7.1.1, incisos xxv e xxvi: Inclusão da obrigação da arrendatária para obter, renovar e manter vigentes, durante todo o período do Contrato, todas as licenças, permissões e autorizações ambientais necessárias ao pleno exercício das Atividades objeto do Arrendamento. Ao término do Contrato, a arrendatária deverá efetuar a transferência de titularidade do processo de licenciamento ambiental à administração do porto ou a quem o poder concedente determinar, devendo manter vigentes as licenças até a conclusão do processo de transferência. Essa medida se justifica em razão do tempo necessário à conclusão do processo de licenciamento. A falta de previsão expressa da necessidade de manter as licenças pode ensejar

perda de sua vigência e, conseqüentemente, ônus e custos a serem suportados pelo poder público ou futuro arrendatário. A inserção do dispositivo trará segurança, reduzirá custos e facilitará o processo de transferência de titularidade das licenças, uma vez que o poder público poderá utilizar os processos de licenciamento ambiental em curso e as licenças ambientais válidas nos próximos arrendamentos.

- Subcláusula 7.1.2.1: Ajuste na tabela de MME em razão da redução de um ano no prazo de vigência do contrato. Alteração da exigência de MME de “nafta” para “combustíveis”, visando a conformidade entre o objeto do contrato e o objeto do EVTEA.
- Subcláusula 7.1.2.3.1: Inclusão de disposição segundo a qual a implantação do novo pátio ferroviário, conforme os incisos viii e ix da Subcláusula 7.1.2.3, não poderá prejudicar a continuidade da operação ferroviária existente.
- Subcláusula 9.1.1: Ajuste do valor global do contrato, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.
- Subcláusula 9.2.1, i e ii: Ajuste dos valores de arrendamento fixo e variável, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.
- Subcláusula 20.1: Ajuste do valor do capital social mínimo, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.

5. CONCLUSÃO

5.1. Após proceder aos ajustes no estudo da área **MUC59**, segundo as contribuições acatadas e outros aprimoramentos, entende-se que o presente estudo está apto a prosseguir o rito licitatório, para o qual a presente Nota Técnica deverá fazer parte do estudo conjuntamente com os demais documentos que o compõem.

À consideração superior.

Brasília, 23 de junho de 2021.

FERNANDO CORREA DOS SANTOS

Coordenador da Gerência de Estruturação de Projetos 1

THILO MARTIN ZINDEL

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

MARCELO FERREIRA NUNES

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

LEONARDO TAKEI KAWATA

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

CONRADO FREZZA

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

EDGARDO ERNESTO CABRERA CHAMBLAS

Assistente Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

CAROLINE MAIARA DE JESUS

Coordenadora da Gerência de Meio Ambiente

De acordo, em 23 de junho de 2021.

FERNANDO DE CASTILHO

Gerente da Gerência de Estruturação de Projetos 1

PAULA DURANTE TAGLIARI
Gerente de Meio Ambiente



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Corrêa dos Santos, Coordenador(a)**, em 23/06/2021, às 17:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Takei Kawata, Assessor Técnico IV**, em 23/06/2021, às 17:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Conrado da Silveira Frezza, Assessor Técnico II**, em 23/06/2021, às 17:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4239140** e o código CRC **CDF94CA8**.



Referência: Processo nº 50840.101187/2020-04



SEI nº 4239140

Via W4 Sul, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C 8º andar - Bairro Asa Sul
Brasília/DF, CEP 70308-200
Telefone: (61) 3426-3719 - www.epl.gov.br