

## **PRODUTO 2 – ESTUDO DE CASO**

PROCEDIMENTOS E RESULTADOS DAS *DUE DILLIGENCES* LEGAIS E  
ATUALIZAÇÃO DE ESTUDOS REFERENTES A TERMINAIS DE  
MOVIMENTAÇÃO DE GÁS LIQUEFEITO DE PETRÓLEO – GLP

ÁREAS MIR01, BEL06 E BEL05

Conrado da Silveira Frezza  
Advogado especialista em auditoria e *due diligence* legal

**Agosto**

**2017**

## RESPONSABILIDADE TÉCNICA

Este documento é produto do Projeto de Cooperação Técnica Internacional BRA 13/013, firmado entre o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD e a Empresa de Planejamento e Logística – EPL, com o objetivo dotar essa empresa de instrumentos técnicos para a melhoria do planejamento e da gestão dos transportes no Brasil.

O trabalho ora apresentado consiste na elaboração de relatórios de *due diligence* legal e atualização de estudos referentes a terminais portuários de movimentação de Gás Liquefeito de Petróleo – GLP, especificamente as áreas **MIR01**, **BEL06** e **BEL05**, localizadas no Porto Organizado de Belém/PA, no Terminal Petroquímico de Miramar.

Elaborado por:

---

Conrado da Silveira Frezza

OAB/DF nº 33.761

Brasília, 28 de agosto de 2017

## SUMÁRIO

1. CONTEXTUALIZAÇÃO .....	8
1.1. Atualização de estudos de viabilidade de instalações portuárias .....	8
1.2. Aspectos gerais da governança e da institucionalidade do setor portuário .....	8
2. PROCEDIMENTOS .....	15
2.1.1. Reuniões.....	15
2.1.2. Acesso a estudos preexistentes .....	15
2.1.3. Consultas aos entes intervenientes.....	16
2.1.3.1. Advocacia-Geral da União .....	16
2.1.3.2. Administração portuária.....	16
2.1.3.3. ANTAQ e poder concedente .....	16
2.1.3.4. Demais entes intervenientes .....	16
2.1.4. Visita <i>in loco</i> à administração portuária .....	17
2.1.5. Consultas em sistemas de acompanhamento de processos .....	17
3. ATUALIZAÇÃO DOS ESTUDOS .....	18
3.1. Critérios de análise .....	18
3.2. Características gerais do Terminal Petroquímico de Miramar .....	22
3.3. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área MIR01 .....	24
3.3.1. Apresentação da área .....	24
3.3.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória .....	26
3.3.2.5. Contratual, patrimonial, ambiental e processual .....	26
3.3.3. Análise de riscos .....	28
3.4. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área BEL06 .....	30
3.4.1. Apresentação da área .....	30
3.4.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória .....	31
3.4.2.6. Contratual.....	31
3.4.2.7. Patrimonial .....	33
3.4.2.8. Ambiental.....	35
3.4.2.9. Processual.....	37
3.4.3. Análise de riscos .....	39
3.5. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área BEL05 .....	41
3.5.1. Apresentação da área .....	41
3.5.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória .....	43
3.5.2.1. Contratual.....	43
3.5.2.2. Patrimonial .....	45
3.5.2.3. Ambiental.....	47

3.5.2.4. Processual.....	49
3.5.3. Análise de riscos .....	49
4. RESULTADOS .....	52
5. REFERÊNCIAS .....	53

## INDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Terminal de Miramar .....	23
Figura 2 – Localização da área MIR01 .....	25
Figura 3 – Localização da área BEL06 .....	30
Figura 4 – Localização da área BEL05 .....	42

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Principais normas a serem observadas na <i>due diligence</i> legal portuária.....	10
Tabela 2 – Características da área MIR01 .....	25
Tabela 3 – Previsão de custos ambientais da área MIR01 .....	27
Tabela 4 – Análise de riscos referentes à área MIR01 .....	28
Tabela 5 – Características da área BEL06.....	31
Tabela 6 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área BEL06.....	32
Tabela 7 – Previsão de custos ambientais da área BEL06 .....	37
Tabela 8 – Análise de riscos referentes à área BEL06 .....	39
Tabela 9 – Características da área BEL05.....	43
Tabela 10 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área BEL05.....	44
Tabela 11 – Previsão de custos ambientais da área BEL05 .....	49
Tabela 12 – Análise de riscos referentes à área BEL05 .....	49
Tabela 13 – Principais resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal das áreas MIR01, BEL05 e BEL06 .....	52

## **APÊNDICES E ANEXOS**

APÊNDICE – Planilha *Due Diligence*

ANEXO 1 – Informações prestadas pela AGU

ANEXO 2 – Respostas ao questionário enviado à Administração do Porto

ANEXO 3 – Relatório de visita in loco à Administração do Porto

ANEXO 4 – Informações complementares prestadas pela Administração do Porto

ANEXO 5 – Informações prestadas pelo MTPA e pela ANTAQ

ANEXO 6 – Termos de Vistoria de Bens elaborados em 2014

ANEXO 7 – Rol de bens reversíveis das áreas BEL06 e BEL05

ANEXO 8 – Termos de Referência Ambientais

## 1. CONTEXTUALIZAÇÃO

### 1.1. Atualização de estudos de viabilidade de instalações portuárias

Este documento é produto do Projeto de Cooperação Técnica Internacional BRA 13/013, firmado entre o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD e a Empresa de Planejamento e Logística – EPL, com o objetivo dotar essa empresa de instrumentos técnicos para a melhoria do planejamento e da gestão dos transportes no Brasil.

Uma equipe de consultores com diferentes especializações trabalhou na atualização de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEAs de terminais portuários, cada um na sua área específica de atuação. As atividades desenvolvidas por este consultor consistiram na realização de auditoria e *due diligence* legal dos terminais em questão.

Especificamente, os trabalhos ora apresentados são referentes ao Produto 2, que consiste na elaboração de relatórios de *due diligence* legal e atualização de estudos referentes a terminais portuários arrendáveis em portos públicos. Tendo em vista que houve alteração na ordem de entrega dos produtos objeto desta consultoria, conforme definido pela EPL, as áreas analisadas neste produto são referentes a terminais de movimentação de Gás Liquefeito de Petróleo – GLP, especificamente as áreas **MIR01**, **BEL06** e **BEL05**, localizadas no Porto Organizado de Belém/PA, no Terminal Petroquímico de Miramar. Para cada uma das áreas estudadas, consta um relatório de *due diligence* legal. Esses relatórios são complementados pela **Planilha Due Diligence** (APÊNDICE), que relaciona detalhadamente as informações levantadas referentes a cada área portuária objeto dos presentes estudos.

Registra-se, por fim, que a presente consultoria tem como objetivo a transferência de conhecimentos à EPL. Para essa finalidade, após a atualização de todos os estudos previstos, será elaborada metodologia com o objetivo de repassar aos quadros técnicos da referida empresa o *modus operandi* adotado, de forma a perenizar a *expertise* adquirida. Essa inteligência, consubstanciada na metodologia a ser construída e nos casos práticos apresentados, deverá nortear a entidade na adoção de ações em projetos futuros.

### 1.2. Aspectos gerais da governança e da institucionalidade do setor portuário

O setor portuário é bastante complexo e abrange uma série de normas e instituições intervenientes. Entre essas instituições, são atores centrais as administrações portuárias, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e o poder concedente, representado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, por meio da Secretaria Nacional de Portos – SNP.

Neste tópico, buscou-se identificar as regras e os meios jurídicos e institucionais pelos quais o poder público implementa as suas diretrizes e políticas portuárias, elencando-se as normas que compõem a legislação setorial bem como as principais competências dos entes que fazem parte da institucionalidade do setor.

Assim, primeiramente, é importante ressaltar que o marco regulatório portuário passou por diversas modificações nas últimas décadas, com destaque para a edição da Lei nº 8.630/1993 (BRASIL, 1993a) – Lei de Modernização dos Portos, que introduziu

significativas mudanças no setor, especialmente no que diz respeito ao uso e à administração dos portos, à movimentação de carga e aos contratos de arrendamento (NETO & LEITE, 2003). Nesse sentido, Oliveira e Mattos (1998) traçam um comparativo das principais mudanças do que ele chama de “sistema pré-1990” e “sistema pós-1990”: por meio da Lei nº 8.630/1993 (BRASIL, 1993), praticamente todos os serviços e estruturas até então operadas pelo governo – seja federal, estadual ou municipal – foram privatizados por contratos ou arrendamentos, ficando o governo apenas com a administração em si e com papel de autoridade portuária.

Após a edição da Lei nº 8.630/1993 (BRASIL, 1993a), entrou em vigor a Lei Geral de Concessões – Lei nº 8.987/1995 (BRASIL, 1995) e, posteriormente, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (BRASIL, 2001), que fixou as diretrizes gerais para os transportes terrestre e aquaviário, bem como deu origem a agências reguladoras responsáveis por esses setores, inclusive à ANTAQ, entidade responsável pela regulação do transporte aquaviário.

Mais recentemente, com a edição da Medida Provisória nº 595/2012 (BRASIL, 2012), posteriormente convertida na Lei nº 12.815/2013 – nova Lei dos Portos (BRASIL, 2013b), e regulamentada pelo Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a), foi estabelecido o novo marco regulatório do setor portuário. Vale notar que, além das disposições constantes na referida Lei, conforme disposto no seu art. 66, aplica-se subsidiariamente às licitações de arrendamento de instalação portuária o disposto na Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011 (BRASIL, 2011a), sobre Regime Diferenciado de Contratação – RDC, e nas já mencionadas Lei nº 8.987/1995 – Lei Geral de Concessões de Serviços Públicos (BRASIL, 1995), e nº 8.666/1993 – Lei Geral de Licitações (BRASIL, 1993b).

O marco legal portuário é constituído, ainda, por uma série de resoluções da ANTAQ e de portarias do poder concedente. Entre essas normas infra legais, vale mencionar aquelas que são de maior relevância às análises dos relatórios de *due diligence* legal. Observa-se que, mesmo para áreas classificadas como não afetas às operações portuárias, é importante considerar as normas referentes aos arrendamentos, tendo em vista que, em muitos casos, essas áreas ainda são exploradas por contrato de arrendamento, apesar da sua atual destinação ser caracterizada como área não afeta às operações portuárias.

Nesse sentido, uma norma que estabelece regras quanto à possibilidade da permanência de titular de área portuária após o término da vigência contratual, em caráter transitório, é a Resolução Normativa ANTAQ nº 7, de 30 de maio de 2016 (BRASIL, 2016), que substituiu a Resolução ANTAQ nº 2240, de 4 de outubro de 2011 (BRASIL, 2011b). No art. 46 da norma em questão, é prevista a possibilidade de celebração de contrato de transição com a administração do porto, mediante prévia autorização da ANTAQ, até a realização de procedimento licitatório da área em questão. A norma em questão dispõe ainda sobre diversos temas relacionados aos arrendamentos portuários, o que a torna fundamental para as análises a serem realizadas nos relatórios de *due diligence* legal.

Outro aspecto relevante, que pode representar risco à licitação, é a possibilidade de extensão de prazo do arrendamento atual como forma de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual. Sobre essa questão, é importante considerar a Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015 (BRASIL, 2015), que estabelece regras e procedimentos para a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamentos de instalações portuárias. Esse tema também é tratado na Resolução nº 3220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014 (BRASIL, 2014a), que estabelece procedimentos

para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.

No que diz respeito às áreas não afetadas às operações portuárias, esse assunto é tratado na Portaria SEP/PR nº 409, de 27 de novembro de 2014 (BRASIL, 2014d). Especificamente, a norma em questão regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetadas às operações portuárias em portos organizados, definindo as regras gerais para a realização de atividades nesse tipo de área. Conforme o art. 13 da referida Portaria, as atividades econômicas de caráter cultural, social, recreativo, comercial e industrial, por prazo superior a 90 dias, serão realizadas mediante cessão de uso onerosa, celebrada por meio de contrato e precedida da realização de procedimento licitatório.

Tendo em vista esses exemplos de situações que podem trazer riscos à futura licitação das áreas ou impactos às suas novas titulares, a Tabela 1 apresenta uma síntese das principais normas a serem observadas na *due diligence* legal portuária, que tratam dessas e de outras questões relevantes, entre as quais as regras de exploração dos terminais e as competências dos entes do setor.

Tabela 1 – Principais normas a serem observadas na *due diligence* legal portuária

Norma	Assunto
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013	<b>Lei dos Portos.</b> Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013	<b>Regulamento da nova Lei dos Portos.</b> Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	<b>Criação da ANTAQ.</b> Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.
Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993	<b>Lei geral de licitações.</b> Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	<b>Lei geral de concessões.</b> Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.
Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011	<b>Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC.</b> Institui o RDC e dá outras providências.
Decreto nº 8.465, de 8 de junho de 2015	<b>Arbitragem no setor portuário.</b> Regulamenta o § 1º do art. 62 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para dispor sobre os critérios de arbitragem para dirimir litígios no âmbito do setor portuário.
Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015	<b>Reequilíbrio econômico-financeiro contratual.</b> Estabelece regras e procedimentos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento de instalações portuárias e dá outras providências.
Portaria SEP/PR nº 349, de 30 de setembro de 2014	<b>Prorrogação antecipada.</b> Regulamenta o art. 57 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e dá outras providências.

Norma	Assunto
Portaria SEP/PR nº 409, de 27 de novembro de 2014	<b>Áreas não afetadas às operações portuárias.</b> Regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetadas às operações portuárias em Portos Organizados.
Portaria SEP/PR nº 111, de 7 de agosto de 2013	<b>Pré-qualificação dos operadores portuários.</b> Estabelece as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários de que trata o inciso IV do art. 16 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.
Portaria SEP/PR nº 50, de 5 de março de 2015	<b>Transferência de controle societário, de titularidade e alteração de nome empresarial.</b> Estabelece regras e procedimentos para transferência de controle societário ou de titularidade e para alteração do nome empresarial de contrato de concessão de porto organizado ou de arrendamento de instalação portuária.
Portaria SEP/PR nº 3, de 7 de janeiro de 2014	<b>Instrumentos de planejamento.</b> Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário – PNLP e respectivos Planos Mestres, PDZs e PGO.
Resolução ANTAQ nº 3220, de 8 de janeiro de 2014	<b>EVTEA e reequilíbrio econômico-financeiro contratual.</b> Aprova a norma que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.
Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014	<b>Fiscalização dos serviços portuários.</b> Aprova norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.
Resolução Normativa nº 7, de 31 de maio de 2016 (retificada pela Resolução nº 4843-ANTAQ, de 6 de junho de 2016)	<b>Regulamento de instalações dentro do porto organizado.</b> Aprova norma que disciplina e regula a exploração de áreas e instalações portuárias delimitadas pela poligonal do porto organizado.
Portaria SEP nº 203-A, de 19 de abril de 2016	<b>Parcelamento de débitos junto à SEP.</b> Dispõe sobre o parcelamento administrativo de débitos junto à Secretaria de Portos da Presidência da República e dá outras providências.
Medida Provisória nº 726, de 12 de maio de 2016	<b>Extinção da SEP/PR.</b> Extingue a Secretaria de Portos e cria o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.
Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016	<b>Criação do PPI.</b> Cria o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI; altera a Lei n. 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências.
Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014 (alterada pela Resolução nº 3.584 – ANTAQ, de 15 de agosto de 2014 e pela Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015)	<b>Fiscalização e infrações.</b> Aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.
Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981	<b>Lei da Política Nacional do Meio Ambiente.</b> Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

Norma	Assunto
Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997	<b>Licenciamento ambiental.</b> Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental.

Fonte: Elaboração própria

No que diz respeito às instituições do setor, cumpre ressaltar mudanças fundamentais ocorridas nos últimos anos, trazidas pela Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b). Nesse sentido, o poder concedente, atualmente representado pelo MTPA, por meio da SNP, é responsável por elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, bem como definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios, conforme previsto no art. 16, I e II da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b).

O novo marco legal também atribuiu ao poder concedente a competência para celebrar contratos de arrendamento portuários, ficando responsável por diversos aspectos que envolvem a gestão desses contratos, entre os quais a decisão quanto sua prorrogação, procedimento de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual, alteração de controle societário ou titularidade, entre outros.

Já à ANTAQ compete a fiscalização das instalações portuárias – que é atribuição bastante ampla e envolve diversos aspectos do negócio, como questões concorrenciais, controle societário e de dívidas dos titulares dos terminais, entre outros – a elaboração do edital de licitação para a concessão de arrendamentos, bem como a realização do procedimento licitatório – com base nas diretrizes definidas pelo poder concedente –, conforme previsto no art. 6º, §§ 2º e 3º, da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b).

Por fim, compete à administração do porto organizado, incluindo-se nesse grupo as Companhias Docas, as atribuições previstas nos arts. 17 e seguintes da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), incluindo atribuições referentes ao plano operacional e de controle de fatos e informações envolvendo as instalações, entre as quais a realização de atividades como a arrecadação dos valores das tarifas relativas às suas atividades e a fiscalização de obras de construção e da operação portuária. Além disso, conforme o art. 17, § 2º, da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), a autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação do poder concedente o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

De acordo com o marco regulatório do setor portuário, as competências dos entes estatais foram distribuídas, conforme descrito anteriormente, dentro de um modelo complexo, segundo o qual as atribuições mais estratégicas estão centralizadas no poder concedente, a regulação geral é atribuída à ANTAQ e aspectos operacionais são geridos pela administração portuária. Apesar da centralização de atividades estratégicas em um órgão central, esses entes trabalham de forma conjunta e integrada para executar as políticas públicas formuladas para o setor e realizar a gestão dos portos (HEEREN, 2015).

Vale ressaltar, ainda, o papel desempenhado pela Advocacia-Geral da União – AGU, que representa tanto o poder concedente (por meio da Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes), como a ANTAQ (por meio da Procuradoria Federal junto à Agência). A AGU é uma instituição pública que tem como objetivo a representação da União no

campo judicial e extrajudicial, sendo-lhe, ainda, reservadas as atividades de consultoria e assessoramento jurídico do poder executivo, nos termos do art. 131 da Constituição Federal. Desse modo, cabe à AGU o acompanhamento e atuação nas causas de interesse da União referentes às instalações portuárias.

Ressalta-se que, por disposição normativa, as eventuais informações passíveis de serem disponibilizadas por outras instituições intervenientes, em geral, são gerenciadas pelos entes portuários já mencionados – administrações portuárias, ANTAQ (juntamente com a sua Procuradoria Federal) e poder concedente (juntamente com a sua Consultoria Jurídica), de modo que esses entes portuários são detentores das principais informações a serem levantadas referentes à análise de riscos jurídicos dos terminais portuários.

Nesse sentido, de acordo com o art. 17, § 1º, XI da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), cabe à administração do porto *“reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos”*.

O art. 27, XVI, XXIII e XXVI da Lei nº 10.233/2001 atribui à ANTAQ a atribuição de *“cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União [...]”*, bem como *“adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas”* e *“fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária”*.

Conforme o art. 2º, IV e V, e art. 3º, III e IV, do Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a), compete ao poder concedente *“aprovar a transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq”* e *“aprovar a realização de investimentos não previstos nos contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela Antaq”*, enquanto à ANTAQ compete *“arbitrar, na esfera administrativa, os conflitos de interesses e as controvérsias sobre os contratos não solucionados entre a administração do porto e a arrendatária”* e *“arbitrar, em grau de recurso, os conflitos entre agentes que atuem no porto organizado, ressalvadas as competências das demais autoridades públicas”*.

De acordo com o art. 7º do Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a), cabe à ANTAQ adotar as providências previstas no já mencionado art. 14 da Lei dos Portos, que diz respeito à emissão do termo de referência ambiental.

Ainda em relação à obrigação dos entes portuários de prestarem informações referentes os terminais, o art. 8º da Portaria SEP nº 349/2014 (BRASIL, 2014c) – a mesma disposição está presente no art. 11, § 1º da Portaria SEP nº 499/2015 (BRASIL, 2015) – atribui à administração do porto a atribuição de fornecer relatório circunstanciado atestando o cumprimento das obrigações contratuais das titulares de terminais portuários, abrangendo diversos aspectos, inclusive a relação de todos os litígios judiciais e extrajudiciais envolvendo as instalações, nos seguintes termos:

Art. 8º O cumprimento das obrigações contratuais vigentes será atestado por meio de relatório circunstanciado elaborado pela Autoridade Portuária, o qual analisará, entre outros aspectos e, no que couber, informações relativas:

I - ao atendimento dos níveis mínimos de movimentação;

- II - aos investimentos obrigatórios;
  - III - às melhorias implementadas pela arrendatária;
  - IV - à qualidade e aos parâmetros de desempenho;
  - V - à adimplência financeira da arrendatária e das pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas ou de controlador comum com a arrendatária perante a Autoridade Portuária;
  - VI - a penalidades aplicadas;
  - VII - às obrigações específicas relacionadas à prorrogação do contrato; e
  - VIII - à manutenção das condições de habilitação jurídica, qualificação técnica e econômica e regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista.
- Parágrafo único. O relatório circunstanciado deverá ser encaminhado acompanhado dos seguintes documentos e informações:
- I - cópia do processo administrativo referente ao procedimento licitatório do contrato de arrendamento, digitalizada com uso de componente que permita reconhecimento óptico de caracteres (OCR);
  - II - cópia do contrato de arrendamento e respectivos termos aditivos, bem como dos comprovantes das respectivas publicações em diário oficial, digitalizada com uso de componente que permita reconhecimento óptico de caracteres (OCR);
  - III - **relação de procedimentos e processos judiciais e extrajudiciais relativos ao contrato de arrendamento, em tramitação ou com trânsito julgado, mas pendente de execução, nas esferas federal, estadual e municipal;** e
  - IV - informações comparativas relativas aos terminais congêneres. (grifos nossos)

É importante ressaltar, ainda, a Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014 (BRASIL, 2014b), que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas. Essa norma é importante, pois nela estão definidas obrigações a serem observadas pelos titulares de terminais e pelas administrações portuárias, quanto ao controle de informações referentes às instalações. Cita-se, a título de exemplo, as alíneas a) e d) do inciso V, bem como o inciso XXVI, todos do art. 33 da norma em questão, que definem como infração administrativa da administração portuária não encaminhar à ANTAQ contratos de arrendamento e aditivos, inventário atualizado sobre os bens da União sob sua gestão, incluindo bens reversíveis, bem como qualquer tipo de operações societárias da arrendatária, conforme descrito a seguir:

Art. 33. Constituem infrações administrativas da Autoridade Portuária, sujeitando-se à cominação das respectivas sanções:

V – deixar de encaminhar à ANTAQ:

- a) **contratos e respectivos aditamentos dos contratos de arrendamento não operacional, de uso temporário, de cessão de uso onerosa e não onerosa, de autorização de uso e de passagem,** no prazo de 30 dias após a sua celebração: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por documento; (Redação dada pela Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13.02.2015) [...]
- d) **inventário atualizado da Autoridade Portuária sobre bens da União sob sua gestão, com discriminação dos bens próprios e bens reversíveis,** até 30 de abril do ano subsequente, contendo, no mínimo, a descrição, número patrimonial, valor e data de aquisição, depreciação e registro de desincorporação ocorrida: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais); (Redação dada pela Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13.02.2015) [...]
- XXVI - deixar de submeter à prévia análise da ANTAQ e aprovação do poder concedente, **alteração de controle societário decorrente de alienação, celebração ou alteração de acordo de acionistas ou outras operações societárias;** multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais); (Redação dada pela Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13.02.2015)

Esses dispositivos normativos são importantes, pois demonstram que os entes portuários possuem competências que lhes impõem o controle e o fornecimento de informações sobre os principais aspectos das áreas portuárias, como questões contratuais, referentes a bens reversíveis, alteração societária, processos judiciais e extrajudiciais nas esferas federal, estadual e municipal, processos ambientais, entre outros. Essas competências foram consideradas na definição dos procedimentos para a obtenção de dados que subsidiaram a elaboração dos relatórios de *due diligence* objeto desta consultoria, conforme indicado nos tópicos a seguir.

## **2. PROCEDIMENTOS**

A *due diligence* legal envolve diversos tipos de análise, que produzem reflexos em múltiplas áreas do Direito, e tem como objetivo avaliar os riscos que permeiam a dinâmica cada vez mais complexa dos negócios (ABRAHAM, 2008).

Tendo isso em vista, no intuito de levantar os aspectos relevantes à futura licitação dos terminais estudados e os possíveis impactos às novas titulares, em relação a cada área estudada, foram levantadas informações gerais do porto, aspectos contratuais do titular do terminal (exceto nos casos de áreas *greenfield*), patrimoniais, ambientais e processuais, realizando-se posteriormente diagnóstico e, por fim, a identificação de riscos.

A seguir é apresentado cada um dos procedimentos que foram realizados no intuito de se obter suporte à elaboração dos referidos relatórios.

### **2.1.1. Reuniões**

Ao longo da elaboração deste trabalho foram realizadas diversas reuniões nas quais foi dado apoio às equipes técnicas da EPL. Essas reuniões foram realizadas com representantes da ANTAQ, da Secretaria Nacional de Portos – SNP, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, da administração do porto, do Programa de Parceria de Investimentos – PPI do Governo Federal, da AGU, entre outros, e também entre os consultores responsáveis pelos presentes estudos.

Nessas ocasiões tratou-se de diversos assuntos, como a definição das áreas objeto dos estudos, questões técnicas, jurídicas, econômicas, ambientais, forma de abordagem de determinados temas, estratégias para a obtenção de informações, entre outras.

Desse modo, buscou-se fomentar a troca de ideias, conhecimentos e informações entre os representantes das instituições e os consultores responsáveis pela elaboração dos estudos, o que contribuiu para o aumento da coordenação e da sinergia entre os atores envolvidos.

### **2.1.2. Acesso a estudos preexistentes**

Tendo em vista que entre as finalidades desta consultoria está a atualização de EVTEAs preexistentes, um dos primeiros procedimentos realizados foi o acesso ao material já elaborado, disponibilizado pelos órgãos competentes, por intermédio da EPL. Esses estudos serviram de ponto de partida para a elaboração do presente documento e da Planilha *Due Diligence* (APÊNDICE).

### **2.1.3. Consultas aos entes intervenientes**

Para possibilitar a avaliação de riscos a que se destina o presente relatório *due diligence*, diversas instituições foram consultadas no intuito de se identificar questões que pudessem colocar em risco ou trazer consequências às futuras licitações, especialmente gerar expectativa de prorrogação dos contratos que atualmente regem a exploração das instalações, além de outras questões de diversas naturezas que pudessem gerar impactos aos futuros terminais. Essas instituições estão indicadas nos tópicos a seguir.

#### **2.1.3.1. Advocacia-Geral da União**

A EPL solicitou à AGU todas as informações disponíveis a respeito de processos envolvendo as áreas estudadas, especificamente à Procuradoria Federal junto à ANTAQ, que possui controle e monitoramento das ações judiciais envolvendo os terminais em questão. As informações disponibilizadas por esse órgão de assessoramento jurídico constam no ANEXO 1.

#### **2.1.3.2. Administração portuária**

Foi aplicado um amplo questionário à administração portuária, por intermédio da EPL, solicitando a atualização das informações repassadas pela AGU bem como todas as informações julgadas necessárias e que não foram fornecidas (ANEXO 2). Após a visita à administração do porto, também foram solicitadas informações complementares via correspondência eletrônica (ANEXO 3).

#### **2.1.3.3. ANTAQ e poder concedente**

Em relação à ANTAQ e ao poder concedente, foram solicitadas informações por intermédio da EPL, via ofício (ANEXO 4).

Solicitou-se o envio de informações sobre os pleitos envolvendo as áreas objeto destes estudos, ou as suas titulares atuais, incluindo pedidos de prorrogação contratual, recomposição de equilíbrio econômico financeiro, questões ambientais, eventuais investimentos não previstos originalmente no contrato – incluindo os autorizados mediante Termo de Risco de Investimentos –, entre outros, no âmbito de processos administrativos, judiciais, arbitragens, inquéritos ou com base em tratativas extrajudiciais.

O MTPA disponibilizou os Termos de Vistoria de Bens elaborados em 2014 (ANEXO 5), enquanto a ANTAQ disponibilizou os Termos de Referência Ambientais, providenciados por essa Agência junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 7).

#### **2.1.3.4. Demais entes intervenientes**

Para a elaboração deste relatório, previu-se a possibilidade excepcional de coleta de informações diretamente de demais entes intervenientes, como prefeituras, fóruns, IBAMA, OGMO, colaboradores e prestadores de serviços no terminal, arrendatárias, Municípios, Estado, órgãos licenciadores, transportadores de carga, parceiros comerciais em geral e outros *players* e *stakeholders*. Essas informações seriam referentes a diversas

áreas do Direito, como penal, fiscal e tributário, trabalhista, concorrencial, propriedade intelectual, urbanístico, societário, entre outros.

Conforme indicado no Relatório Inicial, esse procedimento somente seria realizado no caso de ter sido identificada eventual questão relevante que apresentasse indícios de impactos ao terminal, sinalizada pela ANTAQ, poder concedente ou seus órgãos de assessoramento jurídicos, e que demandassem análises específicas, uma vez que esses órgãos já realizam o monitoramento das referidas informações perante aos demais entes.

No presente caso, a AGU, a ANTAQ, o poder concedente e a administração do porto, ao serem questionados, não se manifestaram quanto à existência de questão que demandasse diagnóstico específico, relacionada a outros entes. Assim, com base nas informações levantadas no presente diagnóstico, não foi constatada a necessidade de coleta de informações adicionais por meio de consulta direta a outros entes intervenientes, ou que demandasse levantamentos referentes a outras áreas do Direito além daquelas já abordadas neste relatório.

#### **2.1.4. Visita *in loco* à administração portuária**

Realizou-se visita *in loco* à administração portuária para ratificar as informações, sanar dúvidas e levantar dados e documentos adicionais aos que foram disponibilizados no questionário. O relatório de visita à Administração do Porto consta no ANEXO 3.

As atividades realizadas durante a visita, referentes à auditoria *due diligence*, consistiram no esclarecimento de dúvidas e no levantamento de documentos junto à Gerência Jurídica da CDP, visando à validação e a atualização de informações contratuais, processos judiciais e administrativos, tratativas extrajudiciais, entre outras. Com base nessas informações, buscou-se identificar pleitos que possam colocar em risco ou trazer consequências às futuras licitações, especialmente que possam gerar expectativa de prorrogação dos contratos vigentes que regem os terminais, investimentos não amortizados ou, ainda, outras questões que possam gerar impactos futuros.

Os esclarecimentos solicitados seguiram um roteiro básico, abrangendo dados sobre o PDZ, contratos, novos investimentos, bens reversíveis, questões ambientais, ações judiciais, processos administrativos e tratativas extrajudiciais.

Os responsáveis auxiliaram na validação e na atualização das informações requeridas, contudo, não conseguiram disponibilizar alguns dados solicitados. Quanto às informações não disponíveis na Gerência Jurídica relativas aos dados ambientais de passivos conhecidos, houve o comprometimento de envio em momento posterior da documentação a esse respeito, o que foi feito via correspondência eletrônica (ANEXO 4). Em relação aos dados relativos a eventuais investimentos não amortizados realizados pelos titulares de instalações portuárias, foi acordado que essas informações seriam enviadas após levantamento pela Gerência de Relações Comerciais, o que também foi feito via correspondência eletrônica (ANEXO 4).

#### **2.1.5. Consultas em sistemas de acompanhamento de processos**

Em complemento aos levantamentos mencionados nos tópicos anteriores, foram também realizadas consultas diversas em sistemas eletrônicos de acompanhamento de processos

do Poder Judiciário, no intuito de verificar e atualizar as informações relativas a processos enviadas pela AGU ou pelos demais entes portuários.

### 3. ATUALIZAÇÃO DOS ESTUDOS

Neste tópico, primeiramente, são apresentados os critérios que fundamentaram as análises constantes nestes relatórios de *due diligence* legal, destacando-se a sua finalidade e as principais perspectivas de abordagem adotadas. Em seguida, são indicadas as características gerais do porto onde se localizam os terminais objeto deste estudo. Por fim, são apresentados os diagnósticos jurídicos referentes a cada área, no que diz respeito às suas perspectivas contratual, patrimonial e ambiental. São analisados aspectos específicos da relação contratual da pessoa jurídica que explora a área atualmente, realizando-se análise do contrato e de todos os seus termos aditivos (exceto em áreas *greenfield*), identificação dos bens reversíveis, dos requisitos e passivos ambientais, bem como da existência de processos judiciais, administrativos, extrajudiciais, entre outros.

Conforme já mencionado no início deste documento, os relatórios de *due diligence* legal são complementados pela **Planilha Due Diligence** (APÊNDICE), que relaciona detalhadamente as informações levantadas referentes a cada área portuária objeto dos presentes estudos.

#### 3.1. Critérios de análise

Por meio do relatório de *due diligence* legal para instalações portuárias busca-se, de modo geral, identificar e avaliar situações que possam interferir futuramente na licitação ou na exploração do terminal, bem como questões de natureza diversas que possam afetar o futuro negócio, incluindo aspectos contratuais, patrimoniais, ambientais ou processuais.

Para se verificar esses aspectos, foi primeiramente realizada uma análise minuciosa do histórico do contrato que rege atualmente a exploração do terminal (exceto nas áreas *greenfield*, onde não há operação), buscando-se identificar situações como: possibilidade de prorrogação contratual ou de celebração de contrato de transição; investimentos realizados não amortizados, que possam dar direito à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual em forma de extensão do prazo contratual; ou, ainda, outros fatos que possam gerar reequilíbrio contratual ou outras formas de extensão de prazo do negócio atual ou, ainda, influenciar os níveis de riscos jurídicos e regulatórios aos quais o futuro terminal e as suas infraestrutura e operação estarão submetidos.

Nesse sentido, em relação às áreas atualmente exploradas por meio de contrato de arrendamento, deve-se observar o disposto no Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a) quanto aos limites de prazo de vigência dos contratos de arrendamento portuário. Antes da sua recente alteração, o referido Decreto dispunha, em seu art. 19, que os contratos de arrendamento tinham prazo de até vinte e cinco anos, prorrogável uma única vez, por período não superior ao originalmente contratado, a critério do poder concedente.

Esse dispositivo foi alterado pelo Decreto nº 9.048/2017 (BRASIL, 2017), ficando estabelecido que os contratos de concessão podem ter prazo determinado de até trinta e cinco anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite máximo de setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações.

A análise quanto ao prazo remanescente de vigência dos contratos em vigor é fundamental, uma vez que é preciso verificar a possibilidade de permanência do atual arrendatário nas áreas objeto de estudo, com base nos prazos máximos de vigência contratual permitidos na legislação, considerando-se, ainda, as regras gerais de aplicação da lei no tempo, que permitem identificar a lei aplicável em cada situação.

Diversas situações podem gerar pedidos de recomposição de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, trazendo riscos para a nova licitação, como a realização de investimentos não amortizados pelos titulares atuais dos terminais portuários. Nesse sentido, deve-se considerar o disposto no contrato original, tendo em vista que, atualmente, o art. 4º da Portaria SEP/PR nº 499/2015 (BRASIL, 2015) estabelece o seguinte rol exemplificativo de possíveis fatos geradores de desequilíbrio contratual: impactos na equação econômico-financeira advindos da alteração na matriz de riscos contratual; materialização de riscos expressamente assumidos pelo poder concedente; descumprimento de obrigações contratuais pela arrendatária com impactos para a equação econômico-financeira contratual; determinação ou autorização de investimentos ou de prestação de serviços de interesse público não previstos originalmente em contrato, inclusive fora da área arrendada; impactos na equação econômico-financeira advindos de prorrogação contratual; impactos na equação econômico-financeira advindos de unificação contratual; e impactos na equação econômico-financeira advindos de modificação da área arrendada não prevista originalmente em contrato.

Tendo em vista que há casos em que a área portuária está sendo explorada mediante contrato de transição, é importante observar os limites inerentes a esse tipo de instrumento contratual, no que diz respeito à possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro. Conforme o art. 46 da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016 (BRASIL, 2016), o contrato de transição tem como objetivo promover a regularização *temporária* da área

[...] enquanto são ultimados os respectivos procedimentos licitatórios, nas situações em que o interesse público do porto organizado ou de sua região de influência requeira a manutenção da prestação de um serviço com essa relevância, ou a continuidade de atividade regida por instrumento jurídico rescindido, anulado ou encerrado.

Tendo em vista a natureza transitória do contrato de transição – que limita o seu prazo de vigência a até 180 (cento e oitenta) dias, improrrogável, ou até que se encerre o processo licitatório da área – não caberá indenização por investimentos da titular do contrato, exceto em casos emergenciais, conforme disposto no art. 48 da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016 (BRASIL, 2016), que dispõe:

Art. 48. São cláusulas essenciais do contrato de transição, as relativas: [...]  
IV - ao **prazo de até 180 (cento e oitenta) dias**, improrrogável, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro;  
V - ao **não cabimento de indenização da arrendatária transitória** pelos recursos necessários à manutenção da instalação portuária ou de bens integrantes alocados durante o prazo de vigência do contrato de transição, excetuados os investimentos emergenciais necessários para atender a exigências de saúde, segurança ou ambientais impostas por determinação regulatória, hipótese em que a ANTAQ indicará os parâmetros para o cálculo de eventual indenização em face da não depreciação do investimento no prazo de vigência contratual, caso aplicável no caso concreto; [...] (grifos nossos)

Outra perspectiva analisada, fundamental no que concerne ao levantamento dos ativos do negócio, diz respeito aos bens afetos à área portuária. Nesse sentido, deve-se observar o

princípio da reversibilidade dos bens do terminal – originário do regime de concessões de serviços públicos. Trata-se de regra segundo a qual os bens afetos à exploração do terminal serão revertidos ao poder público ao final do contrato, prevista no art. 5º, § 2º, da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b).

Em relação a esse aspecto, foi realizado levantamento dos bens a serem disponibilizados ao futuro contratante, vencedor da licitação, verificando-se, inclusive, a existência de ação judicial, administrativa ou extrajudicial que pudesse afetar o valor dos ativos e dos bens reversíveis. Dessa forma, buscou-se identificar fatos jurídicos envolvendo passivos econômico-financeiros aos quais o terminal e as suas infraestrutura e operação estejam submetidos, aspectos que possam afetar os valores envolvidos ou que possam alterar a percepção de risco de negócio.

Salienta-se, ainda, conforme as alíneas b) e c) do inciso I do já mencionado art. 48 da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016 (BRASIL, 2016), que nos casos de área portuária explorada por contrato de transição, é obrigatório que esse instrumento contenha relação e termo de arrolamento dos bens integrantes da instalação. Dessa forma, a partir dos bens reversíveis relacionados no contrato de transição da atual titular da área, é possível verificar os bens que, caso não sejam destinados a outra finalidade pela administração do porto, estarão disponíveis à futura vencedora da licitação.

Em relação à análise de aspectos ambientais<sup>1</sup>, destaca-se que, assim como todos os demais empreendimentos com potencial de gerar danos ao meio ambiente, as instalações portuárias devem passar por um processo de licenciamento, que é um dos instrumentos de gestão estabelecidos pela Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 (BRASIL, 1981), a chamada Lei da Política Nacional do Meio Ambiente.

O art. 8º da Resolução CONAMA nº 237/1997 (BRASIL, 1997), define as três etapas do licenciamento ambiental, nos seguintes termos:

Art. 8º - O Poder Público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças:

I - **Licença Prévia (LP)** - concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação;

II - **Licença de Instalação (LI)** - autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante;

III - **Licença de Operação (LO)** - autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação.

Parágrafo único - As licenças ambientais poderão ser expedidas isolada ou sucessivamente, de acordo com a natureza, características e fase do empreendimento ou atividade. (grifos nossos)

Assim, basicamente, a Licença Prévia é aquela a ser solicitada na fase de planejamento da implantação, alteração ou ampliação do empreendimento, permitindo a aprovação da viabilidade ambiental do empreendimento, mas não autorizando o início das obras. Já a

---

<sup>1</sup> A EPL, por meio de sua equipe ambiental, realizou levantamento específico acerca do tema. Este relatório está alinhado com as informações e conclusões apresentadas nesse levantamento.

licença de instalação é aquela que, após atendidas as condições da Licença Prévia, aprova os projetos e autoriza o início do empreendimento. Por fim, a Licença de Operação, concedida depois de atendidas as condições da Licença de Instalação, autoriza o início do funcionamento do empreendimento.

Em que pese a necessidade dessas licenças para a realização de atividades potencialmente nocivas ao meio ambiente, no setor portuário, o requisito para a realização de licitação de terminal portuário é tão somente o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, que deve ser providenciado até assinatura do contrato, conforme previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), que dispõe:

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

III - **emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.**” (grifos nossos)

O Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a), em seu art. 7º, estabelece que “*definido o objeto da licitação, a Antaq deverá adotar as providências previstas no art. 14 da Lei no 12.815, de 2013*”. Portanto, a referida Agência será responsável por encaminhar o pedido de Termo de Referência ao órgão ambiental.

Tendo em vista que a Lei dos Portos faculta ao poder concedente celebrar o contrato de arrendamento mesmo sem a apresentação da licença prévia para o empreendimento, as licenças ambientais propriamente ditas – licença prévia, licença de instalação e, por fim, licença de operação – poderão ser providenciadas em momento posterior à assinatura do contrato de arrendamento portuário. Vale ressaltar que, no caso dos contratos de cessão de uso onerosa, para exploração de área não afeta às operações, também não há exigência específica na Lei dos Portos ou na Portaria SEP/PR nº 409/2014 (BRASIL, 2014d) de que sejam apresentadas licenças ambientais antes da realização do procedimento licitatório.

Portanto, para cada área estudada, foi realizado levantamento acerca da existência de termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, documento exigido para a assinatura dos contratos de arrendamento conforme o art. 14, III, da Lei dos Portos (BRASIL, 2013b)

Além dessa verificação, a administração portuária e a ANTAQ foram consultadas em relação à existência de fatos ou processos relativos a passivos ambientais conhecidos, de modo a identificar possíveis riscos ambientais já identificados, que possam gerar ônus ao futuro titular do terminal. A equipe ambiental da EPL identificou em seu relatório os passivos conhecidos, além disso, classificou as áreas conforme a probabilidade de ocorrência de novos passivos. Os resultados deste levantamento foram reproduzidos no presente documento.

Ainda em relação aos passivos ambientais conhecidos, ressalta-se que há previsão de que seja mantida no edital de licitação das áreas a regra que vem sendo adotada na modelagem do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal, segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção. Desse modo, o vencedor da futura licitação deverá ter

prazo para verificação de passivos ambientais não conhecidos, que serão de responsabilidade do poder público.

Outro aspecto ambiental observado foi a identificação dos possíveis procedimentos para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais, cujos encargos deverão ser de responsabilidade das novas titulares das áreas. As licenças e o processo necessário em cada caso serão definidos pelo órgão ambiental competente, que é o responsável pelo processo de licenciamento. A depender do tipo de alteração que virá a ser realizada nas estruturas do terminal, poderão ser demandadas somente as Licenças de Instalação e de Operação, por meio de Licenciamento Simplificado. Em alguns casos, dependendo do tipo de movimentação de carga, será possível a readequação da Licença de Operação vigente, e a titular do terminal poderá, de acordo com a orientação do órgão ambiental, dar continuidade às suas operações, desde que a Licença de Operação esteja válida. Contudo, se o órgão ambiental entender que as alterações a serem feitas no terminal são significativas, poderá solicitar a elaboração de estudos mais aprofundados, seguindo todas as etapas pertinentes a este processo (Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação). A previsão dos procedimentos para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais bem como a precificação dos custos decorrentes do licenciamento e de programas de monitoramento foram levantados pela equipe ambiental da EPL e reproduzidos neste relatório<sup>2</sup>.

Por fim, do ponto de vista processual, foi realizado levantamento perante a AGU e os entes portuários a respeito das ações judiciais, administrativas e procedimentos extrajudiciais envolvendo a área ou a sua titular atual, incluindo processos de arbitragens, inquéritos, Termos de Ajustamento de Compromisso de Conduta – TACs, Procedimentos Preparatórios firmados ou instaurados pelo Ministério Público Federal, Estadual ou do Trabalho, autuações, tratativas e demais pleitos, contenciosos ou não. Para cada processo identificado, foram identificadas as partes, os pedidos, o estágio atual do processo, entre outras informações, bem como foi avaliado o possível impacto desses processos para as futuras instalações portuárias.

### **3.2. Características gerais do Terminal Petroquímico de Miramar**

As áreas MIR01, BEL06 e BEL05, objeto deste estudo, estão localizadas no Porto Organizado de Belém/PA, especificamente no Terminal Petroquímico de Miramar, administrado pela Companhia Docas do Pará – CDP, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA.

A criação da CDP foi autorizada pelo Decreto-Lei nº 155, de 10 de fevereiro de 1967. De acordo com o seu Estatuto Social (2011), a CDP é uma sociedade de economia mista, que se rege pela legislação relativa às sociedades por ações, no que lhe for aplicável, tem sede e foro na cidade de Belém/PA e prazo de duração indeterminado.

A Área do Porto Organizado de Belém compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado, definida por ato do Poder Executivo.

---

<sup>22</sup> Ressalta-se que essas orientações são apenas estimativas. As medidas específicas para o processo de licenciamento da área dependerão do entendimento do órgão ambiental competente.

O Terminal de Miramar está situado na margem direita da baía de Guajará, formada pelo encontro da foz dos rios Acará e Guamá, a uma distância de 5 km do Porto de Belém, circunscrito a áreas urbanas do município. A Figura 1 apresenta imagem aérea do Terminal de Miramar.

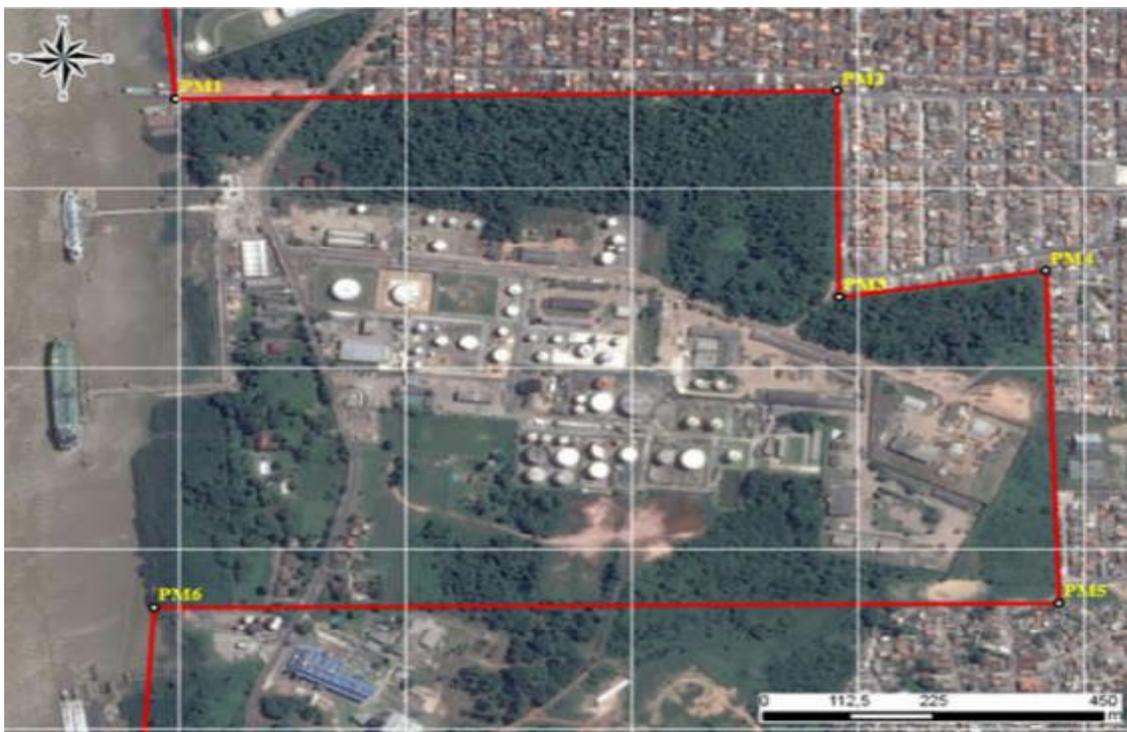


Figura 1 – Terminal de Miramar

Fonte: Plano Mestre – Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde (2017)

O Terminal de Miramar possui instalações destinadas à movimentação de combustíveis líquidos (sobretudo óleo diesel, querosene e gasolina) e de Gás Liquefeito de Petróleo – GLP. É dotado de dois píeres, dois dolphins de atracação e dois de amarração. No que diz respeito aos equipamentos públicos, o Terminal de Miramar dispõe de um conjunto de dutos que auxiliam na movimentação das cargas operadas, além de dispor de uma grua, estrutura para combate a incêndio e fornecimento de água.

O entorno do Terminal de Miramar é caracterizado pela existência de áreas urbanas e dotado de acesso rodoviário. A conexão com a sua hinterlândia é realizada por meio da BR-316 e da BR-010 e, com a sua alça viária, pelas rodovias PA-150, PA-483 e PA-151.

No que se refere aos acessos hidroviários, o terminal de Miramar é atendido pelas bacias Amazônica e do Tocantins-Araguaia, com destaque para as hidrovias do Rio Solimões-Amazonas, a Hidrovia do Rio Madeira, a Hidrovia do Rio Tapajós e a Hidrovia do Rio Xingu. O acesso marítimo ao Terminal de Miramar se desenvolve a partir da Barra do Rio Pará até Mosqueiro e desse local até Belém. No trecho inicial não existem maiores problemas em função do calado. A exigência de utilização da praticagem é somente em decorrência do transporte de carga perigosa.

Os critérios gerais de exploração das áreas do Terminal de Miramar bem como suas metas de expansão estão estabelecidos nos instrumentos de planejamento do setor portuário, especificamente no seu PDZ e no Plano Mestre.

Conforme definido pela Portaria SEP/PR nº 3/2014, o PDZ é instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP e respectivo Plano Mestre.

Já o Plano Mestre é o instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do planejamento estratégico do setor portuário nacional constante do Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP, que visa direcionar as ações, melhorias e investimentos de curto, médio e longo prazo no porto e em seus acessos.

As informações consideradas neste trabalho sobre o planejamento setorial foram aquelas constantes na última atualização dos instrumentos disponibilizados pelo MTPA, ainda em fase de aprovação, que são: PDZ do Porto Organizado de Belém/PA, Terminal de Miramar, versão preliminar disponibilizada em 20/07/2017; e Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde, versão preliminar de 2017 disponibilizada no *site* do MTPA (<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres-versao-preliminar>).

### **3.3. Relatório de *due diligence* legal da área MIR01**

#### **3.3.1. Apresentação da área**

A área MIR01 está localizada no Terminal Petroquímico de Miramar, na Baía do Guajará, e possui superfície de aproximadamente **25.388m<sup>2</sup>**. A sua delimitação está representada na figura a seguir.

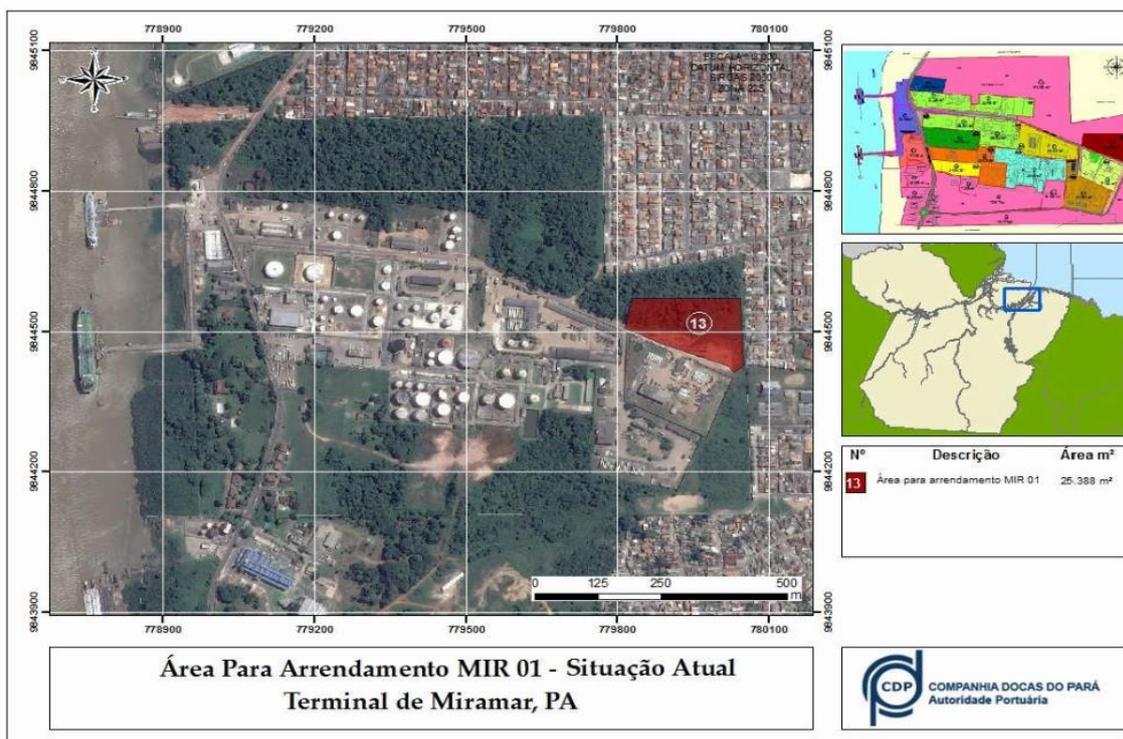


Figura 2 – Localização da área MIR01  
Fonte: PDZ do Porto de Belém – Terminal de Miramar (2017)

Atualmente, não há estrutura de operação na referida área, trata-se de terminal *greenfield*. Conforme estabelecido na nova versão do PDZ do porto (ainda em vias de aprovação), a área em questão está classificada como não afeta às operações portuárias e sua vocação é para o estabelecimento de terminal de distribuição de Gás Liquefeito de Petróleo – GLP ou de Granel Líquido, conforme indicado na Tabela 2.

Tabela 2 – Características da área MIR01

Tipo	Descrição
<b>Código da área</b>	13
<b>Código da área SEP</b>	MIR01
<b>Finalidade</b>	Movimentação e Armazenagem
<b>Tipo de carga</b>	GLP ou Granel Líquido
<b>Área (m²)</b>	25.388

Fonte: PDZ do Porto de Belém – Terminal de Miramar (2017)

O planejamento do Governo Federal é para que a área seja utilizada na realização de atividades não afetas às operações portuárias, por meio da construção de terminal que atue na recepção, armazenagem, envasamento e distribuição de GLP. Especificamente, o GLP deverá ser recepcionado da área BEL09, localizada nas proximidades e, posteriormente, armazenado, envasado e distribuído em botijões aos consumidores.

Portanto, as diretrizes para a futura licitação da área, no que diz respeito à sua vocação para movimentação e armazenagem de GLP e a sua classificação como não afeta às operações portuárias, estão alinhadas ao PDZ do porto.

### **3.3.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória**

#### **3.3.2.5. Contratual, patrimonial, ambiental e processual**

Conforme informado na seção anterior, a área MIR01 é *greenfield*, desprovida de estrutura de operação. Não há nenhum tipo de contrato vigente que regule a exploração de terminal, logo, não há risco de perpetuação de possível contrato que possa vir a prejudicar a licitação da área. Também não foram identificados outros tipos de investimentos realizados na área em questão.

Sob a perspectiva patrimonial, tendo em vista que nunca veio a ser construída estrutura de operação, não há bens afetos à instalação. Assim, inexistem pendências judiciais ou de outra natureza referentes a aspectos patrimoniais da área. A futura titular do terminal deverá ser responsável pela construção de todas as instalações necessárias à sua atividade.

No que diz respeito a questões ambientais, atualmente, o processo de licenciamento das áreas portuárias vinculadas à CDP compete à Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Pará – SEMA, órgão responsável por expedir o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, documento que orienta o processo de licenciamento ambiental e que é requisito para a assinatura dos contratos de exploração de áreas portuárias, conforme o art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.

No caso da área MIR01, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 8). Desse modo, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.

Quanto aos passivos ambientais conhecidos, a CDP informou não haver registro dessa natureza em relação à área MIR01. Da mesma forma, segundo o Índice de Desempenho Ambiental – IDA da ANTAQ, não há problemas relacionados a passivos ambientais no âmbito da CDP. Essa informação é corroborada pelo relatório ambiental da EPL, nos seguintes termos:

[...] não se obteve informações quanto à existência de passivos ambientais na área, porém no Relatório de Índice de Desempenho Ambiental – IDA da ANTAQ foi mencionado que não há problemas relacionados a passivos ambientais no âmbito da Companhia Docas do Pará, de maneira geral.

No que diz respeito à classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos ambientais, a área foi identificada pela equipe ambiental da EPL como Área Potencialmente Contaminada, que é aquela “*onde estão sendo ou foram desenvolvidas atividades potencialmente contaminadoras, isto é, onde ocorre ou ocorreu o manejo de substâncias cujas características físico-químicas, biológicas e toxicológicas podem causar danos ou riscos à saúde humana e a outros bens a proteger*”<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Observa-se que a área MIR01, apesar de ser *greenfield*, sofre impacto das áreas portuárias próximas, onde estão sendo ou foram desenvolvidas atividades potencialmente contaminadoras (por isso a área em questão é classificada como

Ressalta-se que, caso seja mantida a regra que vem sendo adotada na modelagem dos editais do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal, deverão ser de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova titular da área até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção. Assim, o vencedor da futura licitação terá prazo para verificação de passivos ambientais não conhecidos, que serão de responsabilidade do poder público.

No que diz respeito aos procedimentos previstos para obtenção ou manutenção das licenças ambientais, de acordo com a equipe ambiental da EPL, a área MIR01 possui condições para se implantar atividades inerentes a instalações dentro do Complexo Portuário de Belém, desde que atenda aos preceitos legais.

Tendo em vista todos esses fatores, foi estimado, em um cenário conservador, que o órgão ambiental demandará como requisito ao licenciamento a Licença Prévia, por meio de processo de licenciamento orientado pelo Termo de Referência emitido pelo órgão ambiental (conforme o art. 14, III, da Lei nº 12.815/13).

Por fim, foi realizada previsão dos custos ambientais para a área, levando-se em consideração gastos com licenciamento – considerando-se o cenário conservador – bem como programas ambientais e programas de gestão ambiental. Foram utilizados como referência os mesmos valores adotados nas licitações do Programa de Arrendamentos Portuários, atualizados monetariamente pelo índice IPC-A de 07/2013 a 04/2017 em 29,94%.

Nessas condições, o valor total dos custos ambientais para a área MIR01, estimados para um horizonte de 20 anos de contrato, é de R\$ 24.396.755 (vinte e quatro milhões, trezentos e noventa e seis mil, setecentos e cinquenta e cinco reais), conforme detalhado na Tabela 3.

Tabela 3 – Previsão de custos ambientais da área MIR01

Porto: BELÉM/PA		Área: MIR01																			
Descrição	Fase	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
Licenciamento Ambiental - IMPLANTAÇÃO	Implantação	1.712.479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Licenciamento Ambiental - OPERAÇÃO	Operação	0	0	0	0	0	28.977	0	0	0	0	28.977	0	0	0	0	28.977	0	0	0	0
Programas Ambientais - IMPLANTAÇÃO	Implantação	1.172.838	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Programas Ambientais - OPERAÇÃO	Operação	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	856.305
Sistema de Gestão Ambiental - OPERAÇÃO	Operação	116.946	324.850	350.838	350.838	350.838	324.850	376.826	324.850	350.838	350.838	350.838	324.850	376.826	324.850	350.838	350.838	350.838	324.850	376.826	324.850
<b>TOTAL</b>		<b>2.885.318</b>	<b>880.993</b>	<b>1.088.897</b>	<b>1.207.143</b>	<b>1.114.885</b>	<b>1.143.862</b>	<b>1.181.155</b>	<b>1.140.873</b>	<b>1.088.897</b>	<b>1.207.143</b>	<b>1.143.862</b>	<b>1.114.885</b>	<b>1.181.155</b>	<b>1.140.873</b>	<b>1.088.897</b>	<b>1.236.119</b>	<b>1.114.885</b>	<b>1.114.885</b>	<b>1.181.155</b>	<b>1.140.873</b>

Fonte: EPL (2017)

Foi solicitado à administração do porto, ao poder concedente, à ANTAQ e à AGU que enviassem relação de todas as ações judiciais, administrativas e procedimentos extrajudiciais envolvendo a área em questão, incluindo processos de arbitragens, inquéritos, Termos de Ajustamento de Compromisso de Conduta – TACs, Procedimentos

Potencialmente Contaminada). De forma a padronizar a classificação relativa à contaminação das áreas, foram consideradas pela equipe ambiental da EPL as premissas apresentadas na Decisão de Diretoria da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) 103/2007/C/E de 2007, que está em consonância com a Resolução CONAMA 420/2009, Norma ABNT NBR 15515-1/2007: Passivo ambiental em solo e água subterrânea – Parte 1: Avaliação Preliminar e a norma norte-americana ASTM E 1527-05 *Environmental Site Assessments: Phase I Environmental Site Assessment Process*.

Preparatórios firmados ou instaurados pelo Ministério Público Federal, Estadual ou do Trabalho, autuações, tratativas e demais pleitos, contenciosos ou não.

Em relação à área MIR01, as instituições questionadas informaram não haver questões relevantes envolvendo aspectos contratuais, patrimoniais, ambientais ou processuais, bem como não se manifestaram a respeito da existência de outras questões que demandasse diagnóstico específico, relacionadas a outros entes ou referentes a outras áreas do Direito além daquelas já abordadas neste relatório (ANEXOS 1 a 5).

### 3.3.3. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área MIR01, constante no tópico anterior, 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 negócio. Na Tabela 1 é apresentada análise de riscos referente à área Tabela 4 – Análise de riscos referentes à área MIR01 em questão.

Tabela 4 – Análise de riscos referentes à área MIR01

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<b>Contratual</b>	Trata-se de área <i>greenfield</i> , atualmente desocupada. Não há contrato nem outro tipo de instrumento jurídico referente à exploração da área.	Por não haver contrato de exploração da área, não se vislumbra entrave à nova licitação ocasionado por prorrogação contratual, nem prováveis impactos à sua nova titular.
<b>Patrimonial</b>	Não foram identificados bens afetos à área em questão, nem foram realizados investimentos.	Toda a estrutura de operação deverá ser providenciada pela futura titular, por se tratar de área <i>greenfield</i> , o que demandará investimentos significativos.

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<b>Ambiental</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente.</li> <li>• Não foram identificados passivos ambientais conhecidos.</li> <li>• Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada.</li> <li>• Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Licença Prévia, por meio de processo de licenciamento orientado pelo Termo de Referência emitido pelo órgão ambiental (cenário conservador).</li> <li>• Custos ambientais estimados: R\$ 24.396.755 (cenário conservador, considerando programas ambientais e programas de gestão ambiental, referente a 20 anos de contrato).</li> </ul>	<p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Embora não haja passivos ambientais conhecidos, é prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do PAP segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal MIR01 deverá arcar com os custos referentes à Licença Prévia, por meio de processo de licenciamento orientado pelo Termo de Referência emitido pelo órgão ambiental, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 24.396.755.</p>
<b>Processual</b>	Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou tratativas extrajudiciais envolvendo a área MIR01.	Considerando-se que não foram identificados processos referentes à área em questão e que se trata de área <i>greenfield</i> , conclui-se que não deverá haver impactos à futura licitação ou à nova titular da área, referente a questões processuais.
<b>Geral</b>	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados riscos que impeçam a futura licitação da área. Ademais, as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto, tanto no que diz respeito à sua vocação para armazenagem e distribuição de GLP como em relação à sua classificação como não afeta às operações portuárias.</p> <p>Contudo, a nova titular deverá arcar com custos significativos para a instalação de um novo terminal, e também com custos ambientais referentes a licenças, programas ambientais e programas de gestão ambiental.</p>	
	<div style="background-color: #f8d7da; width: 15px; height: 15px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação	<div style="background-color: #fff3cd; width: 15px; height: 15px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade
	<div style="background-color: #d4edda; width: 15px; height: 15px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade	

Fonte: Elaboração própria

Em conclusão, conforme se depreende do quadro-resumo apresentado, não foram identificados impedimentos para se licitar a área MIR01. Isso porque não há contrato vigente relativo à área em questão, passível de ser prorrogado, não há bens afetos ao terminal nem processos ou tratativas extrajudiciais referentes à área. O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos.

Há de se observar, contudo, que o fato de ser uma área *greenfield* significa que a nova titular deverá arcar com os custos para a implantação de um novo terminal, bem como custos ambientais referentes a licenças, programas ambientais e programas de gestão ambiental.

### 3.4. Relatório de *due diligence* legal da área BEL06

#### 3.4.1. Apresentação da área

A área BEL06 está localizada no Terminal Petroquímico de Miramar e possui superfície de aproximadamente **32.526m<sup>2</sup>**. A sua delimitação está representada na Figura 3.

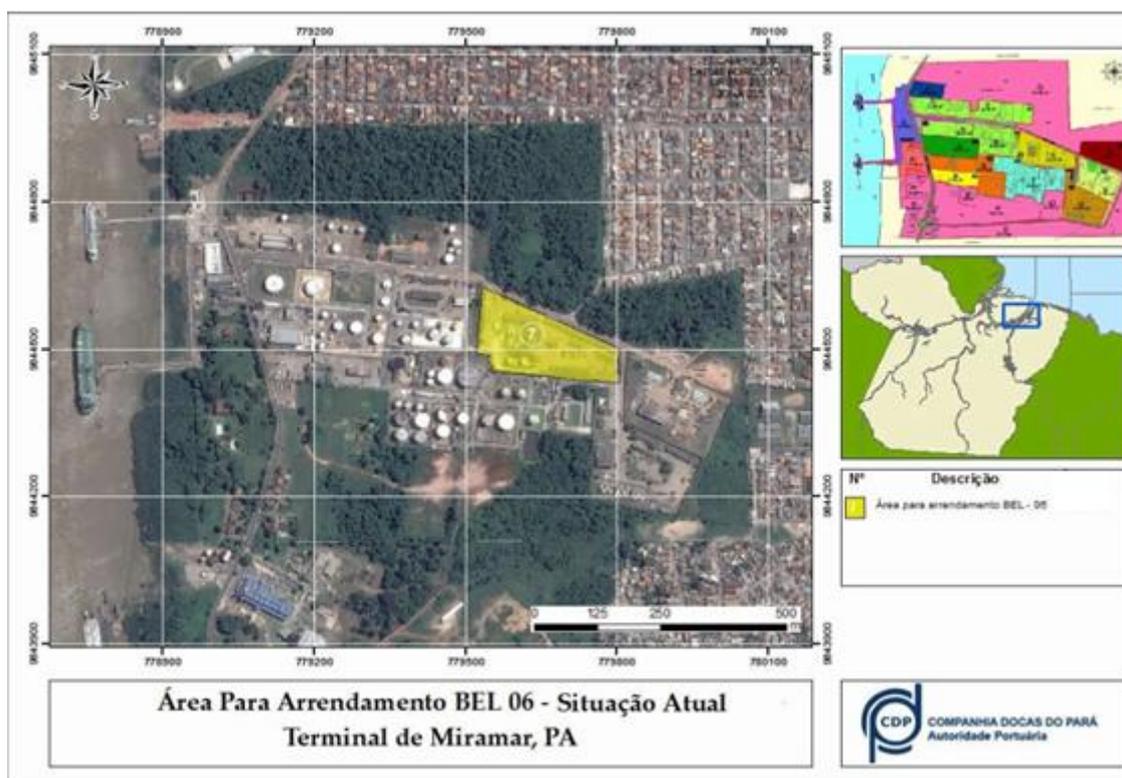


Figura 3 – Localização da área BEL06  
Fonte: PDZ do Porto de Belém – Terminal de Miramar (2017)

Atualmente, a instalação tem como finalidade a armazenagem e a distribuição de Gás Liquefeito de Petróleo – GLP. Especificamente, o GLP é recepcionado da área BEL09, localizada nas proximidades e, posteriormente, armazenado, envasado e distribuído em botijões aos consumidores. Em relação à estrutura de operação instalada no terminal, a

área possui 12 tanques pressurizados horizontais e 2 tanques esféricos<sup>4</sup>. Os tanques horizontais encontram-se dentro dos limites de dois pátios pavimentados de 810 m<sup>2</sup>.

Conforme estabelecido na nova versão do PDZ do porto (ainda e vias de aprovação), a área BEL06 está classificada como não afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na Tabela 5, é para o estabelecimento de terminal de distribuição de GLP.

Tabela 5 – Características da área BEL06

<b>Tipo</b>	<b>Descrição</b>
<b>Código da área</b>	7
<b>Código da área SEP</b>	BEL06
<b>Finalidade</b>	Movimentação e Armazenagem
<b>Tipo de carga</b>	GLP
<b>Área (m<sup>2</sup>)</b>	32.526 m <sup>2</sup>

Fonte: PDZ do Porto de Belém – Terminal de Miramar (2017)

O planejamento do Governo Federal é para que a área seja licitada como não afeta às operações portuárias e continue a ser utilizada para a realização de armazenagem e distribuição de GLP, recepcionado da área BEL09.

Portanto, as diretrizes para a futura licitação da área estão alinhadas ao PDZ do porto, tanto no que diz respeito à sua vocação para armazenagem e distribuição de GLP como em relação à sua classificação como não afeta às operações portuárias.

### **3.4.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória**

#### **3.4.2.6. Contratual**

A área BEL06 é atualmente explorada pela empresa Paragás Distribuidora S.A., para a realização da atividade de armazenagem e movimentação de GLP.

A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato S/Nº, de 01/06/1993, celebrado entre a CDP e a Paragás Distribuidora S.A., para o arrendamento de terreno com 17.100m<sup>2</sup>, formado por duas áreas de terras, sendo uma de 12.000m<sup>2</sup> e outra de 5.100m<sup>2</sup>, bem como benfeitorias existentes, localizadas em Miramar, integrantes do patrimônio do Porto de Belém, no Estado do Pará, com a finalidade de receber, armazenar e realizar serviços correlatos com o GLP. Em relação a esse contrato, foram celebrados 2 (dois) termos aditivos.

Encerrado o contrato original, foram celebrados 3 (três) contratos de transição. O objetivo desse tipo de instrumento é assegurar a continuidade das atividades no terminal até que a futura licitação seja concluída. Conforme o art. 48, IV, da Resolução Normativa ANTAQ

<sup>4</sup> Ressalta-se que os bens afetos às áreas estudadas não necessariamente serão disponibilizados às novas titulares dos terminais. Isso dependerá da relação de bens reversíveis constante no instrumento contratual que regula a exploração da área atualmente, conforme indicado em tópico posterior deste documento, no diagnóstico da situação patrimonial.

nº 7/2016, o prazo de vigência dos contratos de transição é de 180 (cento e oitenta) dias, improrrogáveis, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.

A data prevista para o término do Contrato de Transição nº 3, instrumento pelo qual a área é atualmente explorada, é no dia **17/08/2017**, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro. Assim, caso o período remanescente de vigência do contrato de transição atual, ou o período de vigência de um novo contrato de transição, vier a ultrapassar a data de realização do futuro certame da área, ainda assim esse fato não deverá se constituir como entrave à licitação, dada a natureza transitória do contrato em vigor.

A Tabela 6 indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área BEL06<sup>5</sup>.

Tabela 6 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área BEL06

	Data de Celebração	Partes	Objeto
<b>Contrato S/Nº</b>	01/06/1993	CDP e Paragás Distribuidora LTDA	Arrendamento de terreno com 17.100m <sup>2</sup> , formado por duas áreas de terra, sendo uma de 12.000m <sup>2</sup> e outra de 5.100m <sup>2</sup> , bem como benfeitorias que o integram, localizadas em Miramar, integrantes do patrimônio do Porto de Belém, no Estado do Pará, com a finalidade de receber, armazenar e realizar serviços correlatos com o GLP.
<b>Termo Aditivo nº 1</b>	23/06/94	CDP e Paragás Distribuidora LTDA	Alteração do valor de arrendamento mensal pago pela arrendatária e da sua forma de reajuste.
<b>Termo Aditivo nº 2</b>	19/10/95	CDP e Paragás Distribuidora LTDA	Alteração do valor de arrendamento mensal pago pela arrendatária e da sua forma de reajuste.
<b>Contrato de Transição nº 1</b>	12/02/16	CDP e Paragás Distribuidora LTDA	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 32.435,43 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de armazenagem e movimentação de GLP.
<b>Contrato de Transição nº 2</b>	11/08/16	CDP e Paragás Distribuidora LTDA	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 32.435,43 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de armazenagem e movimentação de GLP.

<sup>5</sup> Para informações mais detalhadas a respeito de dados contratuais, consultar a **Planilha Due Diligence** (APÊNDICE).

	Data de Celebração	Partes	Objeto
<b>Contrato de Transição nº 3</b>	17/02/17	CDP e Paragás Distribuidora LTDA	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 32.435,43 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de armazenagem e movimentação de GLP.

Fonte: Elaboração própria

Em relação a novos investimentos, o critério estabelecido no contrato original era de que seriam permitidos desde que aprovadas pelo Departamento Nacional de Combustível e comunicadas à CDP, conforme a Cláusula Décima Quarta do Contrato S/Nº, de 01/06/93.

Já no Contrato de Transição vigente, de acordo com o estabelecido no art. 48 da Resolução ANTAQ nº 7/2016 (BRASIL, 2016), a regra é de que não caberá indenização por investimentos da titular do contrato, exceto em casos emergenciais, conforme dispõe a Cláusula Sexta do Contrato de Transição nº 3:

**CLÁUSULA SEXTA – DOS INVESTIMENTOS (art. 5º, V, Lei nº 12.815/2013):** Os recursos necessários à exploração da instalação portuária arrendada, como despesas necessárias à manutenção da instalação portuária ou bens integrantes que ocorrerem durante o prazo de vigência deste Contrato, devem ser aplicadas por conta e risco da arrendatária, não cabendo indenização.

**PARÁGRAFO ÚNICO:** Mediante prévia autorização da Secretaria de Políticas Portuárias do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a **ARRENDATÁRIA TRANSITÓRIA** poderá realizar investimentos emergenciais necessários para atender exigências de saúde, segurança ou ambientais impostas por determinação regulatória, hipótese em que a **ANTAQ** indicará os parâmetros para o cálculo de eventual indenização em face da não depreciação do investimento no prazo de vigência contratual, caso aplicável no caso concreto. (grifos no original)

Questionada sobre a existência de novos investimentos na área em questão, a CDP, por meio de correspondência eletrônica datada de 26/06/2017, informou: “*em resposta a solicitação esclarecemos que as áreas MIR01, BEL06, BEL05, BEL08, BEL09 não há investimento não previstos e nem autorizados por esta Autoridade Portuária*” (ANEXO 4).

Portanto, uma vez que a área BEL06 está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, e tendo em vista que não foram identificados novos investimentos pela atual titular da área, conclui-se que, do ponto de vista contratual, não há impedimentos para a licitação da área nem prováveis impactos à sua nova titular.

### 3.4.2.7. Patrimonial

Os bens integrantes da área BEL06, na origem da relação contratual atualmente existente, foram indicados na Cláusula Terceira do Contrato S/Nº, de 01/06/93. Conforme a relação apresentada, fariam parte do terminal bens relativos a prédio administrativo, setor de manutenção, setor operacional, entre outros.

O critério de reversibilidade foi estabelecido originalmente na Cláusula Décima do Contrato S/Nº, de 01/06/93. De acordo com esse dispositivo, reverterão as benfeitorias e obras civis existentes, enquanto instalações técnicas e demais bens relacionados às atividades do terminal pertencerão ao arrendatário.

Em 9/1/2014, uma equipe constituída por integrantes da CDP, da ANTAQ e da SEP/PR, realizou um Termo de Vistoria de Bens na área em questão, com o objetivo de atender exigências formuladas pelo Tribunal de Contas da União – TCU, no Acórdão nº 3.661/2013 – Plenário, e para subsidiar a valoração dos bens do terminal. De acordo com o referido Termo de Vistoria, seriam reversíveis 12 cilindros, dutos e estação de envase.

Entretanto, deve-se observar que a vistoria realizada nessa ocasião não teve o objetivo de relacionar todos os bens reversíveis relativos à área em questão, mas apenas aqueles que poderiam ser utilizados nas atividades do terminal. Desse modo, o escopo do Termo de Vistoria não abrange outros ativos como prédios administrativos, setores de manutenção ou outros bens existentes na área.

Em um momento posterior, foram celebrados sucessivos contratos de transição referentes à área BEL06, como já mencionado neste relatório. Assim, o critério de reversibilidade atualmente vigente é aquele estabelecido na Cláusula Décima Primeira do Contrato de Transição nº 3. Conforme esse dispositivo contratual, o critério de reversibilidade dos bens do terminal é o mesmo estabelecido no Contrato S/Nº, de 01/06/93, segundo o qual seriam reversíveis as benfeitorias e obras civis existentes, enquanto as instalações técnicas e demais bens relacionados à operação pertenceriam ao arrendatário.

De acordo com as alíneas b) e c) do inciso I do já mencionado art. 48 da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016, nos casos de área portuária explorada por contrato de transição, é obrigatório que esse instrumento contenha relação e termo de arrolamento dos bens integrantes da instalação. Em consonância com essa disposição normativa, o Contrato de Transição nº 3, em seu Anexo II, apresenta a relação dos bens integrantes da instalação portuária arrendada, especificando o rol de bens reversíveis da área BEL06, e em seu Anexo III, apresenta o respectivo Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (ANEXO 7).

Em relação à possibilidade de bens provenientes de novos investimentos, conforme já indicado neste relatório, a CDP informou que não há novos investimentos realizados ou previstos na área em questão. Ademais, em resposta ao questionário enviado à CDP, essa administração portuária também informou não haver ações judiciais envolvendo os bens integrantes da área.

É importante observar que os bens reversíveis listados no Termo de Vistoria realizado em 2014 divergem tanto da regra de reversibilidade do contrato original como do rol constante no contrato de transição. Esse fato, contudo, não se constitui como entrave à determinação dos bens integrantes da instalação portuária. Como dito anteriormente, o Termo de Vistoria de Bens realizado em 2014 não teve o objetivo de relacionar todos os bens reversíveis relativos à área em questão, mas apenas aqueles que teriam utilidade para as operações. Ademais, com a posterior celebração de contrato de transição, foi estabelecido rol específico de bens reversíveis no Anexo II do Contrato de Transição nº 3, de 17/02/2017 (ANEXO 7). O contrato de transição, celebrado com a anuência de ambas as contratantes e sob a fiscalização da ANTAQ, é o instrumento que deverá ser

considerado em caso de divergência com os bens identificados no Termo de Vistoria de 2014.

Portanto, os bens integrantes da área BEL06, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 3, de 17/02/17 (ANEXO 7), que são as benfeitorias e obras civis existentes. As instalações técnicas e demais bens relacionados à operação não serão disponibilizados como bens integrantes da instalação, e deverão ser providenciados pela futura titular da área. Não foram identificadas ações judiciais, processos administrativos ou outros tipos de pleito envolvendo os bens integrantes da instalação.

#### 3.4.2.8. Ambiental

Atualmente, o processo de licenciamento ambiental das áreas portuárias vinculadas à CDP compete à Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Pará – SEMA, órgão responsável por expedir o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, documento que orienta o processo de licenciamento ambiental e que é requisito para a assinatura dos contratos de exploração de áreas portuárias, conforme o art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.

No caso da área BEL06, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 8). Desse modo, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.

Quanto aos passivos ambientais conhecidos, a CDP informou não haver registro dessa natureza em relação à área BEL06. Da mesma forma, segundo o Índice de Desempenho Ambiental – IDA da ANTAQ, não há problemas relacionados a passivos ambientais no âmbito da CDP. Essa informação é corroborada pelo relatório ambiental da EPL, nos seguintes termos:

A partir das informações levantadas sobre a área **BEL06**, não houve identificação comprobatória da existência de passivos ambientais declarados. Na mesma linha, o Relatório do Índice de Desempenho Ambiental – IDA da ANTAQ revela que não há problemas relacionados a passivos ambientais no âmbito da Companhia Docas do Pará, de maneira geral. (grifos no original)

No que diz respeito à classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos ambientais, a área foi identificada pela equipe ambiental da EPL como Área Potencialmente Contaminada, que é aquela “*onde estão sendo ou foram desenvolvidas atividades potencialmente contaminadoras, isto é, onde ocorre ou ocorreu o manejo de substâncias cujas características físico-químicas, biológicas e toxicológicas podem causar danos ou riscos à saúde humana e a outros bens a proteger*”<sup>6</sup>.

Ressalta-se que, caso seja mantida a regra que vem sendo adotada na modelagem dos editais do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal, deverão ser de

---

<sup>6</sup> De forma a padronizar a classificação relativa à contaminação das áreas, foram consideradas pela equipe ambiental da EPL as premissas apresentadas na Decisão de Diretoria da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) 103/2007/C/E de 2007, que está em consonância com a Resolução CONAMA 420/2009, Norma ABNT NBR 15515-1/2007: Passivo ambiental em solo e água subterrânea – Parte 1: Avaliação Preliminar e a norma norte-americana ASTM E 1527-05 *Environmental Site Assessments: Phase I Environmental Site Assessment Process*.

responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova titular da área até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção. Assim, o vencedor da futura licitação terá prazo para verificação de passivos ambientais não conhecidos, que serão de responsabilidade do poder público.

No que diz respeito aos procedimentos previstos para obtenção ou manutenção das licenças ambientais, de acordo com a equipe ambiental da EPL, a área BEL06 está com o Licenciamento Ambiental regularizado, uma vez que é detentora de Licença de Operação sob o nº 10333/2017 (para a atividade de Engarrafamento, Estocagem e Distribuição de GLP) e nº 10266/2016 (para o Transporte Rodoviário de Substâncias e Produtos de Gás Liquefeito de Petróleo/troca de óleo), emitido junto a SEMA com validade até 19/01/2022 e 10/11/2019, respectivamente, devendo ser solicitada a sua renovação 120 dias antes de seu vencimento.

Além disso, destacou-se que: a) trata-se de área *brownfield* em operação e devidamente licenciada; b) não estão previstas alterações significativas no terminal, exceto manutenções e reposições de infraestrutura antes do início da operação; c) haverá a continuidade de movimentação de produtos gasosos, não sendo alterada a finalidade do terminal; e d) não é previsto o agrupamento com outras áreas.

Tendo em vista todos esses fatores, foi estimado, em um cenário conservador, que o órgão ambiental demandará como requisito ao licenciamento a Licença de Instalação, por meio de Licenciamento Simplificado. Entretanto, caso seja verificado no processo de consulta ao órgão competente que não haverá alteração dos procedimentos, processos e padrões existentes quanto à atividade a ser realizada, e que estas informações já foram apresentadas no âmbito do processo anterior, o órgão ambiental poderá, a seu critério, considerar as informações satisfatórias para análise e dar continuidade ao licenciamento já existente, com alteração da nova titular da área, sem que sejam necessárias as etapas posteriores do licenciamento. Caso contrário, poderão ser exigidas informações complementares a fim de cumprir com as etapas que forem necessárias ao processo de licenciamento.

Por fim, foi realizada previsão dos custos ambientais para a área, levando-se em consideração gastos com licenciamento – considerando-se o cenário conservador – bem como programas ambientais e programas de gestão ambiental. Foram utilizados como referência os mesmos valores adotados nas licitações do Programa de Arrendamentos Portuários, atualizados monetariamente pelo índice IPC-A de 07/2013 a 04/2017 em 29,94%.

Nessas condições, o valor total dos custos ambientais para a área BEL06, estimados para um horizonte de 20 anos de contrato, é de R\$ 24.396.755 (vinte e quatro milhões, trezentos e noventa e seis mil, setecentos e cinquenta e cinco reais), conforme detalhado na Tabela 7.

Tabela 7 – Previsão de custos ambientais da área BEL06

Porto: BELÉM/PA		Área: BEL06																			
Descrição	Fase	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
Licenciamento Ambiental - IMPLANTAÇÃO	Implantação	1.712.479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Licenciamento Ambiental - OPERAÇÃO	Operação	0	0	0	0	0	28.977	0	0	0	0	0	28.977	0	0	0	0	28.977	0	0	0
Programas Ambientais - IMPLANTAÇÃO	Implantação	1.172.838	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Programas Ambientais - OPERAÇÃO	Operação	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	856.305
Sistema de Gestão Ambiental - OPERAÇÃO	Operação	116.946	324.850	350.838	350.838	350.838	350.838	324.850	376.826	324.850	350.838	350.838	350.838	324.850	376.826	324.850	350.838	350.838	350.838	324.850	376.826
<b>TOTAL</b>		<b>2.885.318</b>	<b>880.993</b>	<b>1.088.897</b>	<b>1.207.143</b>	<b>1.114.885</b>	<b>1.143.862</b>	<b>1.181.155</b>	<b>1.140.873</b>	<b>1.088.897</b>	<b>1.207.143</b>	<b>1.143.862</b>	<b>1.114.885</b>	<b>1.181.155</b>	<b>1.140.873</b>	<b>1.088.897</b>	<b>1.236.119</b>	<b>1.114.885</b>	<b>1.114.885</b>	<b>1.181.155</b>	<b>1.140.873</b>

Fonte: EPL (2017)

### 3.4.2.9. Processual

Solicitou-se à administração do porto, ao poder concedente, à ANTAQ e à AGU que enviassem relação de todas as ações judiciais, administrativas e procedimentos extrajudiciais envolvendo a área em questão, incluindo processos de arbitragens, inquéritos, Termos de Ajustamento de Compromisso de Conduta – TACs, Procedimentos Preparatórios firmados ou instaurados pelo Ministério Público Federal, Estadual ou do Trabalho, autuações, tratativas e demais pleitos, contenciosos ou não.

O poder concedente não se manifestou quanto à existência de processos referentes à área em questão (ANEXO 5). Na mesma linha, a CDP informou que “na área BEL06 *inexistem processos judiciais, processos administrativos ou questões extrajudiciais e tratativas*” (ANEXO 2). Essas instituições também não informaram a existência de questão que demandasse diagnóstico específico, relacionadas a outros entes ou referentes a outras áreas do Direito além daquelas já abordadas neste relatório. A AGU, porém, identificou 1 (um) processo judicial envolvendo a área BEL06 (ANEXO 1).

Trata-se da Ação Renovatória nº 0025287-42.2007.81.4.0301, ajuizada em 24/08/2007 na 4ª Vara Cível de Belém/PA, interposta pela Paragás Distribuidora Ltda. contra a CDP (a ANTAQ foi admitida em 12/2014 como assistente simples), para a renovação do contrato de arrendamento celebrado entre as partes, da área do Terminal de Inflamáveis de Miramar, pelo período de 10 (dez) anos retroativos a junho de 2003 até junho de 2013, com pedido de tutela antecipada.

Em audiência realizada em 17/08/2010, a tramitação processual foi suspensa para que fosse viabilizada proposta de conciliação, que acabou não sendo concretizada. Posteriormente, a CDP solicitou a fixação de aluguel provisório no valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) mensais, o que não foi apreciado pelo juiz da causa. Em 17.11.2014, o Juízo acolheu o pedido de ingresso da ANTAQ, determinando a remessa dos autos para a Seção Judiciária do Pará. Na Justiça Estadual foi concedida tutela antecipada, contudo, o juízo se declarou incompetente e determinou a remessa dos autos à Justiça Federal.

A referida Ação Renovatória teve prosseguimento sendo ajuizada em 02/06/2015 na 2ª Vara Federal, sob o nº 15535-16.2015.4.01.3900. A tutela antecipada anteriormente concedida não foi ratificada na Justiça Federal. Em 22/2/16, houve SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA, negando o pedido da autora, nos seguintes termos:

Há que se ressaltar que também deve ser levado em conta que o contrato firmado entre a demandante e a CDP em 1993 é nulo de pleno direito, uma vez que o mesmo deixou de observar a obrigatoriedade da realização do processo licitatório para o arrendamento da área ocupada pela PARAGAS. Logo, não ha como ser reclamado qualquer suposto direito advindo de tal contrato, como

o pedido de sua renovação. Ante o exposto, julgo improcedentes os pedidos, com fulcro no art. 269, I, do CPC.

Em 21/7/2016, houve o trânsito em julgado da ação, portanto, não há mais possibilidade de recursos.

A ANTAQ também informou, no Ofício nº 295/2017/DG-ANTAQ, sobre a existência de processo para a apuração de possíveis irregularidades envolvendo contrato de transição da área: “*Consta em andamento processo para apuração de possíveis irregularidades quanto a celebração de contrato de transição sem que tenha ocorrido prévia autorização da ANTAQ [...]*” (ANEXO 5). Trata-se de processo ainda em trâmite, pendente de decisão, e sobre o qual a Agência não enviou maiores informações, não tendo sido disponibilizada cópia dos autos nem o número do processo. Por esse motivo, o processo em questão não se encontra relacionado na Planilha *Due Diligence* (APÊNDICE) deste relatório.

A existência de processo para a apuração de possíveis irregularidades quanto à celebração de contrato de transição da área, em princípio, não oferece riscos à nova licitação, nem à nova titular do terminal. Por um lado, se a decisão for favorável à arrendatária, ou se somente forem atribuídas penalidades a ela, nada será alterado na situação do terminal para fins de nova licitação; por outro lado, se a decisão for pela anulação do contrato celebrado, haverá ainda maior necessidade da realização da licitação da área, para manter a continuidade do serviço.

Quanto aos bens a serem disponibilizados à nova titular do terminal, mesmo que o contrato de transição atual seja considerado nulo, o critério de reversibilidade de bens adotado nesse contrato é o mesmo estabelecido no contrato original, assim, independentemente da decisão do referido processo, os bens integrantes da área serão definidos conforme o mesmo critério, no caso, reverterem as benfeitorias e obras civis existentes, enquanto as instalações técnicas e demais bens relacionados às atividades do terminal pertencerão ao arrendatário (Cláusula Décima do Contrato S/Nº, de 01/06/93). De qualquer modo, é importante acompanhar o processo em questão, tendo em vista que seus reflexos poderão ser melhor avaliados após a decisão final do órgão julgador.

Em resumo, foi identificada uma ação judicial referente à área BEL06, que tinha como objetivo a renovação do contrato de exploração do terminal, especificamente o Contrato S/Nº, de 01/06/1993. O pedido de tutela antecipada foi deferido na Justiça Estadual, contudo, declarada a sua incompetência, a ação teve prosseguimento na Justiça Federal, onde o pedido de tutela antecipada foi indeferido. A Justiça Federal proferiu sentença de improcedência, negando o pedido da autora para a renovação do contrato. Em 21/7/2016, o processo transitou em julgado e atualmente o contrato em questão encontra-se extinto.

Uma vez que o pedido de renovação contratual foi negado na Justiça Federal, tendo havido o trânsito em julgado do processo, e considerando-se que o contrato original já foi encerrado, já tendo sido celebrados 3 (três) contratos de transição, conclui-se que a referida ação não trará impactos à futura licitação ou à nova titular da área.

A ANTAQ também mencionou a existência de processo em trâmite para a apuração de possíveis irregularidades quanto à celebração de contrato de transição da área, mas sem disponibilizar a cópia do processo. Em princípio, tendo em vista o seu objeto, entende-se que o referido processo não oferece riscos à nova licitação, nem à nova titular do terminal.

### 3.4.3. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área BEL06, 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 negócio. Na Tabela 12 é apresentada análise de riscos referente à área Tabela 4 – Análise de riscos referentes à área MIR01 em questão.

Tabela 8 – Análise de riscos referentes à área BEL06

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<b>Contratual</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrato original extinto.</li> <li>• Celebrados 3 (três) contratos de transição.</li> <li>• Atualmente, a área é explorada por meio do CT nº 3, de 17/02/2017, com término de prazo de vigência previsto para 17/08/2017, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.</li> <li>• Não foram identificados novos investimentos por parte do atual titular da área.</li> </ul>	<p>Uma vez que a área está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, e tendo em vista que não foram identificados novos investimentos por parte do atual titular da área, conclui-se que, do ponto de vista contratual, não há impedimentos para a licitação da área nem prováveis impactos à sua nova titular.</p>
<b>Patrimonial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Critério de reversibilidade no contrato original: revertem as benfeitorias e obras civis existentes; instalações técnicas e demais bens relacionados à operação são considerados não reversíveis.</li> <li>• O contrato de transição em vigor manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original.</li> <li>• O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação é aquele estabelecido no Anexo II do CT nº 3, de 17/02/2017.</li> <li>• Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos, tampouco ações judiciais, processos administrativos ou outros tipos de pleitos envolvendo os bens integrantes da instalação.</li> </ul>	<p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 3, de 17/2/2017 (ANEXO 7), que são as benfeitorias e obras civis existentes. Instalações técnicas e demais bens relacionados à operação são considerados como não reversíveis.</p> <p>Assim, todas as instalações técnicas e bens relacionados à operação deverão ser providenciados pela futura titular da área, o que demandará investimentos significativos caso a vencedora da futura licitação não seja a mesma que explora a área atualmente.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<b>Ambiental</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente.</li> <li>• Não foram identificados passivos ambientais conhecidos.</li> <li>• Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada.</li> <li>• Área está com o licenciamento ambiental regularizado e possui Licença de Operação.</li> <li>• Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Licença de Instalação, por meio de Licenciamento Simplificado (cenário conservador).</li> <li>• Custos ambientais estimados: R\$ 24.396.755 (cenário conservador, considerando programas ambientais e programas de gestão ambiental, referente a 20 anos de contrato).</li> </ul>	<p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Embora não haja passivos ambientais conhecidos, é prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do PAP segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal BEL06 deverá arcar com os custos referentes à Licença de Instalação, por meio de Licenciamento Simplificado, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 24.396.755.</p>
<b>Processual</b>	<p>Foi identificada 1 (uma) ação judicial e um processo envolvendo a área BEL06, qual sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ação Renovatória nº 0025287-42.2007.81.4.0301, ajuizada em 24/08/2007 na 4ª Vara Cível de Belém/PA, interposta pela Paragás Distribuidora Ltda. contra a CDP, para a renovação do contrato de arrendamento pelo período de 10 (dez) anos, retroativos a junho de 2003 até junho de 2013. A ação teve prosseguimento sendo ajuizada em 02/06/2015 na 2ª Vara Federal, sob o nº 15535-16.2015.4.01.3900. Em 22/2/16, houve sentença de improcedência. Em 21/7/2016, houve o trânsito em julgado da ação.</li> <li>• Processo em trâmite para a apuração de possíveis irregularidades quanto à celebração de contrato de transição da área. A ANTAQ informou sobre a existência do referido processo, mas não disponibilizou a sua cópia nem o seu número.</li> </ul>	<p>Foi identificada uma ação judicial referente à área BEL06, que tinha como objetivo a renovação do contrato de exploração do terminal. A Justiça Federal proferiu sentença de improcedência, negando o pedido da autora para a renovação do contrato. Em 21/7/2016, o processo transitou em julgado e atualmente o contrato em questão encontra-se extinto.</p> <p>Considerando-se que a ação não prosperou, que o contrato original está encerrado e que atualmente a área é explorada por contrato de transição, conclui-se que a referida ação não trará impactos à futura licitação ou à nova titular da área.</p> <p>A ANTAQ também mencionou a existência de processo em trâmite para a apuração de possíveis irregularidades quanto à celebração de contrato de transição da área, mas sem disponibilizar a cópia do processo. Em princípio, devido ao seu objeto, entende-se que o referido processo não oferece riscos à nova licitação, nem à nova titular do terminal.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Geral	Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados riscos que impeçam a futura licitação da área. Ademais, as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto, tanto no que diz respeito à sua vocação para armazenagem e distribuição de GLP como em relação à sua classificação como não afeta às operações portuárias.	
	Contudo, a nova titular deverá arcar com custos para instalações técnicas e bens relacionados às atividades do terminal (que no contrato atual são considerados como não reversíveis), e também com custos ambientais referentes a licenças, programas ambientais e programas de gestão ambiental.	
		<p>Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação</p> <p>Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade</p> <p>Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade</p>

Fonte: Elaboração própria

Em conclusão, conforme se depreende do quadro-resumo apresentado, não foram identificados impedimentos para se licitar a área BEL06. Isso porque a área está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal. Além disso, não foram identificados novos investimentos não amortizados por parte do atual titular da área, que poderiam vir a ser usados como pretexto para a prorrogação do contrato atualmente em vigor.

O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos.

Há de se observar, contudo, que a nova titular deverá arcar com custos para instalações técnicas e bens relacionados às atividades do terminal (que no contrato atual são considerados como não reversíveis), além de custos ambientais referentes a licenças, programas ambientais e programas de gestão ambiental.

### 3.5. Relatório de *due diligence* legal da área BEL05

#### 3.5.1. Apresentação da área

A área BEL05 está localizada no Terminal Petroquímico de Miramar e possui superfície de aproximadamente **33.888 m<sup>2</sup>**. A sua delimitação está representada na Figura 4.

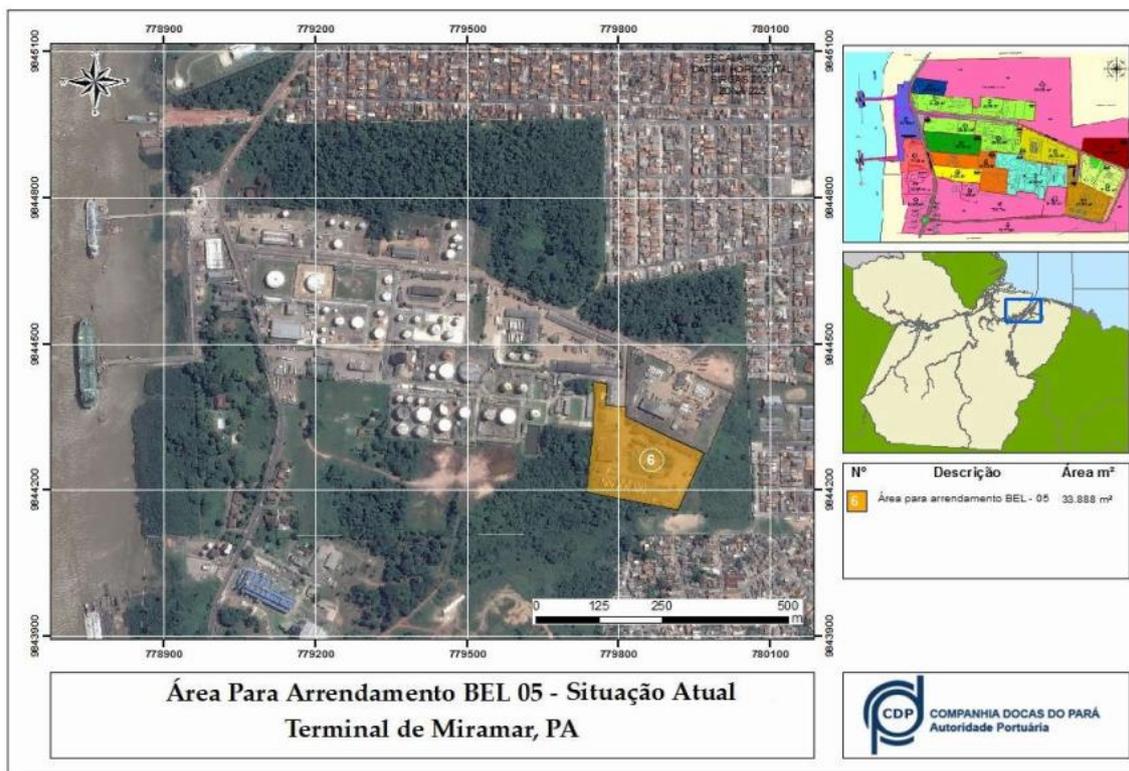


Figura 4 – Localização da área BEL05  
 Fonte: PDZ do Porto de Belém – Terminal de Miramar (2017)

Atualmente, a instalação tem como finalidade a armazenagem e a distribuição de Gás Liquefeito de Petróleo – GLP. Especificamente, o GLP é recepcionado da área BEL09, localizada nas proximidades e, posteriormente, armazenado, envasado e distribuído em botijões aos consumidores. Em relação à estrutura de operação instalada no terminal, existem atualmente diversas edificações, instalações técnicas e equipamentos, entre os quais 18 tanques pressurizados horizontais<sup>7</sup>.

Conforme estabelecido na nova versão do PDZ do porto (ainda em vias de aprovação), a área BEL05 está classificada como não afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na Tabela 9, é para o estabelecimento de terminal de distribuição de GLP.

<sup>7</sup> Ressalta-se que os bens afetos às áreas estudadas não necessariamente serão disponibilizados às novas titulares dos terminais. Isso dependerá da relação de bens reversíveis constante no instrumento contratual que regula a exploração da área atualmente, conforme indicado em tópico posterior deste documento, no diagnóstico da situação patrimonial.

Tabela 9 – Características da área BEL05

<b>Tipo</b>	<b>Descrição</b>
<b>Código da área</b>	6
<b>Código da área SEP</b>	BEL05
<b>Finalidade</b>	Movimentação e Armazenagem
<b>Tipo de carga</b>	GLP
<b>Área (m<sup>2</sup>)</b>	33.888 m <sup>2</sup>

Fonte: PDZ do Porto de Belém – Terminal de Miramar (2017)

O planejamento do Governo Federal é para que a área seja licitada como não afeta às operações portuárias e continue a ser utilizada para a realização de armazenagem e distribuição de GLP, recepcionado da área BEL09.

Portanto, as diretrizes para a futura licitação da área estão alinhadas ao PDZ do porto, tanto no que diz respeito à sua vocação para armazenagem e distribuição de GLP como em relação à sua classificação como não afeta às operações portuárias.

### **3.5.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória**

#### **3.5.2.1. Contratual**

A área BEL05 é atualmente explorada pela empresa Liquigás Distribuidora S.A., para a realização da atividade de armazenagem e movimentação de GLP.

A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato S/Nº, de 03/04/1984, celebrado entre a CDP e a Tropicgas Distribuidora de GLP LTDA., para o arrendamento de terreno com 32.510m<sup>2</sup>, situado em Miramar, Porto de Belém, com a finalidade de receber, armazenar e realizar serviços correlatos com o GLP que venha a importar, receber, exportar ou entregar em seu nome ou no de outras entidades, ou ainda por intermédio de seus agentes ou de outras pessoas. Em relação a esse contrato, foram celebrados 4 (quatro) termos aditivos.

Encerrado o contrato original, foram celebrados 6 (seis) contratos de transição. O objetivo desse tipo de instrumento é assegurar a continuidade das atividades no terminal até que a futura licitação seja concluída. Conforme o art. 48, IV, da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016, o prazo de vigência dos contratos de transição é de 180 (cento e oitenta) dias, improrrogáveis, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.

A data prevista para o término do Contrato de Transição nº 6, instrumento pelo qual a área é atualmente explorada, é no dia 13/09/2017, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro. Assim, caso o período remanescente de vigência do contrato de transição atual, ou o período de vigência de um novo contrato de transição, vier a ultrapassar a data de realização do futuro certame da área, ainda assim esse fato não deverá se constituir como entrave à licitação, dada a natureza transitória do contrato em vigor.

A Tabela 10 indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área BEL05<sup>8</sup>.

Tabela 10 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área BEL05

	Data de Celebração	Partes	Objeto
<b>Contrato S/Nº</b>	03/04/1984	CDP e Tropigás Distribuidora LTDA	Arrendamento de terreno com 32.510m <sup>2</sup> , situado em Miramar, Porto de Belém, com a finalidade de receber, armazenar e realizar serviços correlatos com o GLP que venha a importar, receber, exportar ou entregar em seu nome ou no de outras entidades, ou ainda por intermédio de seus agentes ou de outras pessoas.
<b>Termo Aditivo nº 1</b>	28/06/94	CDP e Tropigás Distribuidora LTDA	Atendimento a determinações constantes no Decreto nº 1.110, de 13 de abril de 1994, alterando-se valor de arrendamento mensal pago pela arrendatária e o valor da multa decorrente de descumprimento contratual.
<b>Termo Aditivo nº 2</b> (Escritura Pública)	19/10/95	CDP e Agipliquigás S.A.	Transferência do arrendamento à empresa <u>Agipliquigás S.A.</u> (que incorporou a Liquigás). Embora o documento em questão seja uma Escritura Pública, essa escritura representa uma alteração do contrato, portanto, é considerado como um termo aditivo para efeitos legais.
<b>Termo Aditivo nº 3</b> (denominado Termo Aditivo nº 2)	31/07/00	CDP e Agipliquigás S.A.	Alteração do valor de arrendamento mensal pago pela arrendatária e a sua forma de reajuste.
<b>Termo Aditivo nº 4</b> (denominado Termo Aditivo nº 3)	04/04/01	CDP e Agipliquigás S.A.	Alteração da razão social da arrendatária, que passa a ter a denominação de Agip do Brasil S.A.
<b>Contrato de Transição nº 1</b>	25/09/14	CDP e Liquigás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 32.510 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de armazenagem e movimentação de GLP.
<b>Contrato de Transição nº 2</b>	24/03/15	CDP e Liquigás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 32.510 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de armazenagem e movimentação de GLP.
<b>Contrato de Transição nº 3</b>	21/07/15	CDP e Liquigás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 32.510 m <sup>2</sup> ,

<sup>8</sup> Para informações mais detalhadas a respeito de dados contratuais, consultar a **Planilha Due Diligence** (APÊNDICE).

	Data de Celebração	Partes	Objeto
			destinada à atividade de armazenagem e movimentação de GLP.
<b>Contrato de Transição nº 4</b>	18/03/16	CDP e Liquigás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 32.510 m², destinada à atividade de armazenagem e movimentação de GLP.
<b>Contrato de Transição nº 5</b>	14/09/16	CDP e Liquigás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 32.510 m², destinada à atividade de armazenagem e movimentação de GLP.
<b>Contrato de Transição nº 6</b>	13/03/17	CDP e Liquigás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 32.510 m², destinada à atividade de armazenagem e movimentação de GLP.

Fonte: Elaboração própria

Em relação a novos investimentos, o critério estabelecido no contrato original era de que seriam permitidos desde que aprovados pelo Conselho Nacional de Petróleo, comunicados à CDP por escrito e sem que as ampliações e modificações "*ultrapassem o limite de 1800 toneladas*" do contrato, conforme a Cláusula Décima Oitava do Contrato S/Nº, de 03/04/1984.

Já no Contrato de Transição vigente (CT nº 6) não especifica o critério para novos investimentos. Ainda assim, prevalece a regra segundo a qual não caberá indenização por investimentos da titular do contrato, exceto em casos emergenciais, conforme dispõe o art. 48 da Res. ANTAQ nº 7/2016.

O MTPA informou, com base em levantamento realizado em 2013, que a titular da área em questão teria realizado "*previsão de investimentos futuros*", com data de abril de 2011 (ANEXO 5). Contudo, segundo a Administração do Porto, essa previsão de investimentos não se concretizou. A informação mais recente prestada pela CDP, por meio de correspondência eletrônica datada de 26/06/2017, foi a seguinte: "*em resposta a solicitação esclarecemos que as áreas MIR01, BEL06, BEL05, BEL08, BEL09 não há investimento não previstos e nem autorizados por esta Autoridade Portuária*" (ANEXO 4).

Portanto, uma vez que a área BEL05 está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, e tendo em vista que não foram identificados novos investimentos pela atual titular da área, conclui-se que, do ponto de vista contratual, não há impedimentos para a licitação da área nem prováveis impactos à sua nova titular.

### 3.5.2.2. Patrimonial

Os bens integrantes da área BEL05, na origem da relação contratual atualmente existente, seriam aqueles providenciados pela própria arrendatária. Conforme a Cláusula Terceira

do Contrato S/N, de 03/04/1984, as instalações necessárias às atividades do terminal seriam construídas pela própria titular da área, e seriam “*instalações próprias para o recebimento, armazenamento e serviços correlatos com o gás liquefeito de petróleo que venha a importar, receber, exportar ou entregar em seu nome ou no de outras entidades [...]*”.

O critério de reversibilidade foi estabelecido originalmente na Cláusula Oitava do Contrato S/N, de 03/04/1984. De acordo com esse dispositivo, reverterão as benfeitorias e obras civis existentes, enquanto instalações técnicas e demais bens relacionados às atividades do terminal pertencerão ao arrendatário.

Em 9/1/2014, uma equipe constituída por integrantes da CDP, da ANTAQ e da SEP/PR, realizou um Termo de Vistoria de Bens na área em questão, com o objetivo de atender exigências formuladas pelo Tribunal de Contas da União – TCU, no Acórdão nº 3.661/2013 – Plenário, e para subsidiar a valoração dos bens do terminal. De acordo com o referido Termo de Vistoria, seriam reversíveis dutos e estação de carregamento, enquanto 19 cilindros são indicados como não reversíveis.

Entretanto, deve-se observar que a vistoria realizada nessa ocasião não teve o objetivo de relacionar todos os bens reversíveis relativos à área em questão, mas apenas aqueles que poderiam ser utilizados nas atividades do terminal. Desse modo, o escopo do Termo de Vistoria não abrange outros ativos como prédios administrativos, setores de manutenção ou outros bens existentes na área.

Em um momento posterior, foram celebrados sucessivos contratos de transição referentes à área BEL05, como já mencionado neste relatório. Assim, o critério de reversibilidade atualmente vigente é aquele estabelecido no Item 5 do Anexo III do Contrato de Transição nº 6. Conforme esse dispositivo contratual, o critério de reversibilidade dos bens do terminal é o mesmo estabelecido no Contrato S/N, de 03/04/1984, segundo o qual são reversíveis as benfeitorias e obras civis existentes, enquanto as instalações técnicas e demais bens relacionados à operação pertencerão ao arrendatário.

De acordo com as alíneas b) e c) do inciso I do já mencionado art. 48 da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016, nos casos de área portuária explorada por contrato de transição, é obrigatório que esse instrumento contenha relação e termo de arrolamento dos bens integrantes da instalação.

Em consonância com essa disposição normativa, o Contrato de Transição nº 6, em seu Anexo II, apresenta a relação dos bens integrantes da instalação portuária arrendada. A Cláusula Vigésima Oitava do referido Contrato dispõe que “*integram o arrendamento para efeito de devolução ao final deste Contrato, todos os bens listados no Anexo III deste instrumento [...]*”. Assim, o Contrato de Transição nº 6 especifica o rol de bens reversíveis da área BEL05 em seu Anexo III, onde consta o respectivo Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (ANEXO 7).

Em relação à possibilidade de bens provenientes de novos investimentos, conforme já indicado neste relatório, a CDP informou que não há novos investimentos realizados ou previstos na área em questão. Ademais, em resposta ao questionário enviado à CDP, essa administração portuária também informou não haver ações judiciais envolvendo os bens integrantes da área.

É importante observar que os bens reversíveis listados no Termo de Vistoria realizado em 2014 divergem tanto da regra de reversibilidade do contrato original como do rol constante no contrato de transição. Esse fato, contudo, não se constitui como entrave à determinação dos bens integrantes da instalação portuária.

Como dito anteriormente, o Termo de Vistoria de Bens realizado em 2014 não teve o objetivo de relacionar todos os bens reversíveis relativos à área em questão, mas apenas aqueles que teriam utilidade para as operações. Ademais, com a posterior celebração de contrato de transição, foi estabelecido rol específico de bens reversíveis no Anexo III do Contrato de Transição nº 6, de 13/03/17 (ANEXO 7).

O contrato de transição, celebrado com a anuência de ambas as contratantes e sob a fiscalização da ANTAQ, é o instrumento que deverá ser considerado em caso de divergência com os bens identificados no Termo de Vistoria de 2014.

Portanto, os bens integrantes da área BEL05 que poderão ser disponibilizados em futura licitação à uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo III do Contrato de Transição nº 6, de 13/03/17 (ANEXO 7), que são as benfeitorias e obras civis existentes. As instalações técnicas e demais bens relacionados à operação não serão disponibilizados como bens integrantes da instalação, e deverão ser providenciados pela futura titular da área.

Não foram identificadas ações judiciais, processos administrativos ou outros tipos de pleito envolvendo os bens integrantes da instalação.

### **3.5.2.3. Ambiental**

Atualmente, o processo de licenciamento ambiental das áreas portuárias vinculadas à CDP compete à Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Pará – SEMA, órgão responsável por expedir o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, documento que orienta o processo de licenciamento ambiental e que é requisito para a assinatura dos contratos de exploração de áreas portuárias, conforme o art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.

No caso da área BEL05 o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 8). Desse modo, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.

Quanto aos passivos ambientais conhecidos, a CDP informou não haver registro dessa natureza em relação à área BEL05. Da mesma forma, segundo o Índice de Desempenho Ambiental – IDA da ANTAQ, não há problemas relacionados a passivos ambientais no âmbito da CDP. Essa informação é corroborada pelo relatório ambiental da EPL, nos seguintes termos:

A partir das informações levantadas sobre a área **BEL05**, não houve identificação comprobatória da existência de passivos ambientais declarados. Na mesma linha, o Relatório do Índice de Desempenho Ambiental – IDA da ANTAQ revela que não há problemas relacionados a passivos ambientais no âmbito da Companhia Docas do Pará, de maneira geral. (grifos no original)

No que diz respeito à classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos ambientais, a área foi identificada pela equipe ambiental da EPL como Área Potencialmente Contaminada, que é aquela “*onde estão sendo ou foram desenvolvidas atividades potencialmente contaminadoras, isto é, onde ocorre ou ocorreu o manejo de substâncias cujas características físico-químicas, biológicas e toxicológicas podem causar danos ou riscos à saúde humana e a outros bens a proteger*”<sup>9</sup>.

Ressalta-se que, caso seja mantida a regra que vem sendo adotada na modelagem dos editais do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal, deverão ser de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova titular da área até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção. Assim, o vencedor da futura licitação terá prazo para verificação de passivos ambientais não conhecidos, que serão de responsabilidade do poder público.

No que diz respeito aos procedimentos previstos para obtenção ou manutenção das licenças ambientais, de acordo com a equipe ambiental da EPL, a área BEL05 está com o Licenciamento Ambiental regularizado, uma vez que é detentora de Licença de Operação sob o nº 8.834/2015 (autoriza o desenvolvimento da atividade de Comércio Atacadista de GLP) emitido junto a SEMA com validade até 28/01/19, devendo ser solicitada a sua renovação 120 dias antes de seu vencimento.

Além disso, destacou-se que: a) trata-se de área *brownfield* em operação e devidamente licenciada; b) não estão previstas alterações significativas no terminal, exceto manutenções e reposições de infraestrutura antes do início da operação; c) haverá a continuidade de movimentação de produtos gasosos, não sendo alterada a finalidade do terminal; e d) não é previsto o agrupamento com outras áreas.

Tendo em vista todos esses fatores, foi estimado, em um cenário conservador, que o órgão ambiental demandará como requisito ao licenciamento a Licença de Instalação, por meio de Licenciamento Simplificado. Entretanto, caso seja verificado no processo de consulta ao órgão competente que não haverá alteração dos procedimentos, processos e padrões existentes quanto à atividade a ser realizada, e que estas informações já foram apresentadas no âmbito do processo anterior, o órgão ambiental poderá, a seu critério, considerar as informações satisfatórias para análise e dar continuidade ao licenciamento já existente, com alteração da nova titular da área, sem que sejam necessárias as etapas posteriores do licenciamento. Caso contrário, poderão ser exigidas informações complementares a fim de cumprir com as etapas que forem necessárias ao processo de licenciamento.

Por fim, foi realizada previsão dos custos ambientais para a área, levando-se em consideração gastos com licenciamento – considerando-se o cenário conservador – bem como programas ambientais e programas de gestão ambiental. Foram utilizados como referência os mesmos valores adotados nas licitações do Programa de Arrendamentos

---

<sup>9</sup> De forma a padronizar a classificação relativa à contaminação das áreas, foram consideradas pela equipe ambiental da EPL as premissas apresentadas na Decisão de Diretoria da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) 103/2007/C/E de 2007, que está em consonância com a Resolução CONAMA 420/2009, Norma ABNT NBR 15515-1/2007: Passivo ambiental em solo e água subterrânea – Parte 1: Avaliação Preliminar e a norma norte-americana ASTM E 1527-05 *Environmental Site Assessments: Phase I Environmental Site Assessment Process*.

Portuários, atualizados monetariamente pelo índice IPC-A de 07/2013 a 04/2017 em 29,94%.

Nessas condições, o valor total dos custos ambientais para a área BEL05, estimados para um horizonte de 20 anos de contrato, é de R\$ 24.396.755 (vinte e quatro milhões, trezentos e noventa e seis mil, setecentos e cinquenta e cinco reais), conforme detalhado na Tabela 11.

Tabela 11 – Previsão de custos ambientais da área BEL05

Porto: BELÉM/PA		Área: BEL05																			
Descrição	Fase	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
Licenciamento Ambiental - IMPLANTAÇÃO	Implantação	1.712.479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Licenciamento Ambiental - OPERAÇÃO	Operação		0	0	0	0	28.977	0	0	0	0	0	28.977	0	0	0	28.977	0	0	0	0
Programas Ambientais - IMPLANTAÇÃO	Implantação	1.172.838	0	0	0	0	0														
Programas Ambientais - OPERAÇÃO	Operação		764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047	764.047	856.305	764.047
Sistema de Gestão Ambiental - OPERAÇÃO	Operação		116.946	324.850	350.838	350.838	350.838	324.850	376.826	324.850	350.838	350.838	350.838	324.850	376.826	324.850	350.838	350.838	350.838	324.850	376.826
<b>TOTAL</b>		<b>2.885.318</b>	<b>880.993</b>	<b>1.088.897</b>	<b>1.207.143</b>	<b>1.114.885</b>	<b>1.143.862</b>	<b>1.181.155</b>	<b>1.140.873</b>	<b>1.088.897</b>	<b>1.207.143</b>	<b>1.143.862</b>	<b>1.114.885</b>	<b>1.181.155</b>	<b>1.140.873</b>	<b>1.088.897</b>	<b>1.236.119</b>	<b>1.114.885</b>	<b>1.114.885</b>	<b>1.181.155</b>	<b>1.140.873</b>

Fonte: EPL (2017)

### 3.5.2.4. Processual

Solicitou-se à administração do porto, ao poder concedente, à ANTAQ e à AGU que enviassem relação de todas as ações judiciais, administrativas e procedimentos extrajudiciais envolvendo a área em questão, incluindo processos de arbitragem, inquéritos, Termos de Ajustamento de Compromisso de Conduta – TACs, Procedimentos Preparatórios firmados ou instaurados pelo Ministério Público Federal, Estadual ou do Trabalho, autuações, tratativas e demais pleitos, contenciosos ou não.

Os entes questionados não se manifestaram quanto à existência de processos referentes à área BEL05, bem como não informaram a existência de questão que demandasse diagnóstico específico, relacionadas a outros entes ou referentes a outras áreas do Direito além daquelas já abordadas neste relatório (ANEXO 1 a 5).

Uma vez que não há processos envolvendo a área em questão, que possam colocar em risco a futura licitação ou trazer impactos à nova titular do terminal, conclui-se que não há fatores de risco relevantes, no que diz respeito a questões processuais.

### 3.5.3. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área BEL05, 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 negócio. Na Tabela 12 é apresentada análise de riscos referente à área Tabela 4 – Análise de riscos referentes à área MIR01 em questão.

Tabela 12 – Análise de riscos referentes à área BEL05

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<b>Contratual</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contrato original extinto.</li> </ul>	Uma vez que a área está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, e tendo em vista que

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Celebrados 6 (seis) contratos de transição.</li> <li>• Atualmente, a área é explorada por meio do CT nº 6, de 13/03/2017, com término de prazo de vigência previsto para 13/09/2017, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.</li> <li>• Não foram identificados novos investimentos por parte do atual titular da área.</li> </ul>	<p>não foram identificados novos investimentos por parte do atual titular da área, conclui-se que, do ponto de vista contratual, não há impedimentos para a licitação da área nem prováveis impactos à sua nova titular.</p>
<b>Patrimonial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Critério de reversibilidade no contrato original: reverterem as benfeitorias e obras civis existentes; instalações técnicas e demais bens relacionados à operação são considerados não reversíveis.</li> <li>• O contrato de transição em vigor manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original.</li> <li>• O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação é aquele estabelecido no Anexo III do CT nº 6, de 13/03/2017.</li> <li>• Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos, tampouco ações judiciais, processos administrativos ou outros tipos de pleitos envolvendo os bens integrantes da instalação.</li> </ul>	<p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo III do Contrato de Transição nº 6, de 13/03/2017 (ANEXO 7), que são as benfeitorias e obras civis existentes. Instalações técnicas e demais bens relacionados à operação são considerados como não reversíveis.</p> <p>Assim, todas as instalações técnicas e bens relacionados à operação deverão ser providenciados pela futura titular da área, o que demandará investimentos significativos caso a vencedora da futura licitação não seja a mesma que explora a área atualmente.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<b>Ambiental</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente.</li> <li>• Não foram identificados passivos ambientais conhecidos.</li> <li>• Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada.</li> <li>• Área está com o licenciamento ambiental regularizado e possui Licença de Operação.</li> <li>• Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Licença de Instalação, por meio de Licenciamento Simplificado (cenário conservador).</li> <li>• Custos ambientais estimados: R\$ 24.396.755 (cenário conservador, considerando programas ambientais e programas de gestão ambiental, referente a 20 anos de contrato).</li> </ul>	<p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Embora não haja passivos ambientais conhecidos, é prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do PAP segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal BEL05 deverá arcar com os custos referentes à Licença de Instalação, por meio de Licenciamento Simplificado, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 24.396.755.</p>
<b>Processual</b>	Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou tratativas extrajudiciais envolvendo a área BEL5.	Considerando-se que não foram identificados processos referentes à área em questão, que o contrato original está encerrado e que atualmente a área é explorada por contrato de transição, conclui-se que não deverá haver impactos à futura licitação ou à nova titular da área, referente a questões processuais.
<b>Geral</b>	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados riscos que impeçam a futura licitação da área. Ademais, as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto, tanto no que diz respeito à sua vocação para armazenagem e distribuição de GLP como em relação à sua classificação como não afeta às operações portuárias.</p> <p>Contudo, a nova titular deverá arcar com custos para instalações técnicas e bens relacionados às atividades do terminal (que no contrato atual são considerados como não reversíveis), e também com custos ambientais referentes a licenças, programas ambientais e programas de gestão ambiental.</p>	

- Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação
- Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade
- Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade

Fonte: Elaboração própria

Em conclusão, conforme se depreende do quadro-resumo apresentado, não foram identificados impedimentos para se licitar a área BEL05. Isso porque a área está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos

procedimentos licitatórios do terminal. Além disso, não foram identificados novos investimentos não amortizados por parte do atual titular da área, que poderiam vir a ser usados como pretexto para a prorrogação do contrato atualmente em vigor.

O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos.

Há de se observar, contudo, que a nova titular deverá arcar com custos para instalações técnicas e bens relacionados às atividades do terminal (que no contrato atual são considerados como não reversíveis), além de custos ambientais referentes a licenças, programas ambientais e programas de gestão ambiental.

#### 4. RESULTADOS

Conforme se verifica dos relatórios de *due diligence* legais das áreas MIR01, BEL06 e BEL05, não há impedimentos para a licitação das referidas áreas, embora tenham sido identificados fatos passíveis de gerar impacto aos seus respectivos estudos de viabilidade.

Na Tabela 13 é apresentado o resumo geral dos resultados referentes aos relatórios de *due diligence* legal das áreas em questão.

Tabela 13 – Principais resultados dos relatórios de *due diligence* legal das áreas MIR01, BEL05 e BEL06

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
MIR01	<p>Não foram identificados impedimentos para se licitar a área MIR01, uma vez que se trata de área <i>greenfield</i> e, portanto, não há contrato vigente relativo à área em questão, passível de ser prorrogado, não há bens afetos ao terminal nem processos ou tratativas extrajudiciais referentes à área. O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos.</p> <p>Há de se observar, contudo, que o fato de ser uma área <i>greenfield</i> significa que a nova titular deverá arcar com os custos para a implantação de um novo empreendimento, bem como custos ambientais referentes a licenças, programas ambientais e programas de gestão ambiental.</p>	Identificação de fatos passíveis de gerar impacto ao estudo de viabilidade
BEL06	<p>Não foram identificados impedimentos para se licitar a área BEL06, uma vez que esta está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do empreendimento. Além disso, não foram identificados novos investimentos não amortizados por parte do atual titular da área, que possam vir a ser usados como causa de prorrogação do contrato atualmente em vigor.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos.</p> <p>Há de se observar, contudo, que a nova titular deverá arcar com custos para instalações técnicas e bens relacionados às atividades do empreendimento (que no contrato atual são considerados como não reversíveis), além de custos ambientais referentes a licenças, programas ambientais e programas de gestão ambiental.</p>	Identificação de fatos passíveis de gerar impacto ao estudo de viabilidade

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
BEL05	<p>Não foram identificados impedimentos para se licitar a área BEL05, uma vez que esta está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do empreendimento. Além disso, não foram identificados novos investimentos não amortizados por parte do atual titular da área, que possam vir a ser usados como causa de prorrogação do contrato atualmente em vigor.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos.</p> <p>Há de se observar, contudo, que a nova titular deverá arcar com custos para instalações técnicas e bens relacionados às atividades do empreendimento (que no contrato atual são considerados como não reversíveis), além de custos ambientais referentes a licenças, programas ambientais e programas de gestão ambiental.</p>	Identificação de fatos passíveis de gerar impacto ao estudo de viabilidade

- Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação
- Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade
- Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade

Fonte: Elaboração própria

## 5. REFERÊNCIAS

- ABRAHAM, M. (2008). *Manual de auditoria jurídica: Legal due diligence: uma visão multidisciplinar no Direito Empresarial brasileiro*. São Paulo: Quartier, 2008.
- BRASIL (1981). Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Acesso em 12 de fev de 2017, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6938.htm)
- \_\_\_\_\_. (1993a). Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. *Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências*. Acesso em 4 de abr de 2014, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18630.htm)
- \_\_\_\_\_. (1993b). Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. *Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências*. Acesso em 20 de jan. de 2015, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8666compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666compilado.htm)
- \_\_\_\_\_. (1995). Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. *Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição*

*Federal, e dá outras providências.* Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8987cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm)

- \_\_\_\_\_. (1997). CONAMA. Resolução nº 237, de 19 de dezembro de 1997. Acesso em 3 de mar de 2017, disponível em <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>
- \_\_\_\_\_. (2001). Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. *Dispõe sobre a Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre, Cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e dá outras providências.* Acesso em 3 de jan. de 2016, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm)
- \_\_\_\_\_. (2011a). Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011. *Institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC e dá outras providências.* Acesso em 20 mar de 2017, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/lei/l12462.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12462.htm)
- \_\_\_\_\_. (2011b). ANTAQ. Resolução nº 2240, de 4 de outubro de 2011. (revogada pela Resolução Normativa-ANTAQ nº 7/2016). *Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão das administrações portuárias no âmbito dos portos organizados.* Acesso em 9 de março de 2014, disponível em <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000004615.pdf>
- \_\_\_\_\_. (2012). Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. *Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.* Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm)
- \_\_\_\_\_. (2013a). Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. *Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e instalações portuárias.* Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm)
- \_\_\_\_\_. (2013b). Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. *Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.* Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)
- \_\_\_\_\_. (2014a). ANTAQ. Resolução nº 3220, de 8 de janeiro de 2014. *Aprova a norma que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e*

*recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados*. Acesso em 9 de mar de 2017, disponível em <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000006258.pdf>

\_\_\_\_\_. (2014b). ANTAQ. Resolução nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014. *Aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas*. Acesso em 12 mar de 2017, disponível em [http://www.emap.ma.gov.br/public/\\_files/arquivos/Resolu%C3%A7%C3%A3o%203274.2014%20ANTAQ;;20140408\\_54116896a8be3.pdf](http://www.emap.ma.gov.br/public/_files/arquivos/Resolu%C3%A7%C3%A3o%203274.2014%20ANTAQ;;20140408_54116896a8be3.pdf)

\_\_\_\_\_. (2014c). Portaria SEP/PR nº 349, de 30 de setembro de 2014. *Regulamenta o art. 57 da Lei nº. 12.815, de 5 de junho de 2013, e dá outras providências*. Acesso em 24 abr 2017, disponível em <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=01/10/2014&jornal=1&pagina=2&totalArquivos=140>

\_\_\_\_\_. (2014d). Portaria SEP/PR nº 409, de 27 de novembro de 2014. *Regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetadas às operações portuárias em Portos Organizados*. Acesso em 2 de fev de 2017, disponível em <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=28/11/2014&jornal=1&pagina=10&totalArquivos=368>

\_\_\_\_\_. (2015). Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015. *Estabelece regras e procedimentos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento de instalações portuárias*. Acesso em 9 mar de 2017, disponível em <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=06/11/2015>

\_\_\_\_\_. (2016). ANTAQ. Resolução Normativa nº 7, de 30 de maio de 2016. Acesso em 20 mar de 2017, disponível em <http://www.suape.pe.gov.br>

\_\_\_\_\_. (2017). Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017. *Altera o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias*. Acesso em 25 de jun de 2017.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (2017). *Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário: Porto Organizado de Belém/PA. Terminal de Miramar*. Versão preliminar disponibilizada pelo MTPA em 20/07/2017.

HEEREN, M. L. (2015). *Mudança de Competências e Novas Formas de Exploração Portuária*. Em L. C. Ribeiro, & R. V. Bruno Feigelson, *A Nova Regulação da Infraestrutura e da*

*Mineração: Portos – Aeroportos – Ferrovias – Rodovias* (pp. 137-156). Belo Horizonte: Fórum.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (2017). *Plano Mestre: Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde*. Versão preliminar disponibilizada pelo MTPAC. Acesso em 11 de jul de 2017, disponível em <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres-versao-preliminar>

NETO, F. d., & LEITE, F. B. (2003). Peculiaridades do Contrato de Arrendamento Portuário. *Revista Trimestral de Direito Público*, n. 42, pp. 142-164.

OLIVEIRA, G., & MATTOS, C. (1998). Defesa da Concorrência nos Portos. *Revista de Administração de Empresas*, v. 38, n. 3, pp. 64-76.

**APÊNDICE – Planilha *Due Diligence***

**ANEXO 1 – Informações prestadas pela AGU**

**ANEXO 2 – Respostas ao questionário enviado à Administração do Porto**

**ANEXO 3 – Relatório de visita *in loco* à Administração do Porto**

**ANEXO 4 – Informações complementares prestadas pela Administração do Porto**

**ANEXO 5 – Informações prestadas pelo MTPA e pela ANTAQ**

**ANEXO 6 – Termos de Vistoria de Bens elaborados em 2014**

**ANEXO 7 – Rol de bens reversíveis das áreas BEL06 e BEL05**

**ANEXO 8 – Termos de Referência Ambientais**