

### **PRODUTO 3 – ESTUDO DE CASO**

PROCEDIMENTOS E RESULTADOS DAS *DUE DILIGENCES* LEGAIS E  
ATUALIZAÇÃO DE ESTUDOS REFERENTES A BASES DE DISTRIBUIÇÃO DE  
COMBUSTÍVEIS EM PORTOS FLUVIAIS

ÁREAS BEL02A, BEL02B, BEL04, BEL08, BEL09 E VDC12

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

**Março**

**2018**

## 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 destinados à movimentação de combustíveis, especificamente as áreas **BEL02A**, **BEL02B**, **BEL04**, **BEL08** e **BEL09**, localizadas no Porto Organizado de Belém/PA, no Terminal Petroquímico de Miramar, e a área **VDC12**, localizada no Porto de Vila do Conde/PA.

Elaborado por:

---

Conrado da Silveira Frezza

OAB/DF nº 33.761

Brasília, 9 de março de 2018

## 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 .....	17
3.1. Critérios de análise .....	18
3.2. Características gerais do Terminal Petroquímico de Miramar .....	22
3.1. Características gerais do Porto de Vila do Conde .....	24
3.2. Esclarecimentos preliminares a respeito da área BEL02.....	25
3.3. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área BEL02A .....	27
3.3.1. Apresentação da área .....	27
3.3.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória .....	29
3.3.2.5. Contratual.....	29
3.3.2.5.1. Escritura Pública de 1972 .....	29
3.3.2.5.1. Escritura Pública de 1970 .....	32
3.3.2.6. Patrimonial .....	34
3.3.2.6.1. Escritura Pública de 1972 .....	34
3.3.2.6.1. Escritura Pública de 1970 .....	36
3.3.2.7. Ambiental.....	37
3.3.2.8. Processual.....	40
3.3.3. Análise de riscos .....	40
3.4. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área BEL02B.....	44
3.4.1. Apresentação da área .....	44
3.4.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória .....	46
3.4.2.9. Contratual.....	46
3.4.2.9.1. Escritura Pública de 1972 .....	46
3.4.2.9.1. Escritura Pública de 1976 .....	46

3.4.2.10. Patrimonial .....	49
3.4.2.10.1. Escritura Pública de 1972 .....	49
3.4.2.10.2. Escritura Pública de 1976 .....	49
3.4.2.11. Ambiental .....	51
3.4.2.12. Processual .....	54
3.4.2.13. Análise de riscos .....	54
3.5. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área BEL04 .....	58
3.5.1. Apresentação da área .....	58
3.5.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória .....	60
3.5.2.14. Contratual .....	60
3.5.2.15. Patrimonial .....	63
3.5.2.16. Ambiental .....	64
3.5.2.17. Processual .....	68
3.5.2.18. Análise de riscos .....	68
3.6. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área BEL08 .....	71
3.6.1. Apresentação da área .....	71
3.6.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória .....	73
3.6.2.19. Contratual .....	73
3.6.2.20. Patrimonial .....	76
3.6.2.21. Ambiental .....	77
3.6.2.22. Processual .....	80
3.6.2.23. Análise de riscos .....	80
3.7. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área BEL09 .....	82
3.7.1. Apresentação da área .....	82
3.7.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória .....	84
3.7.2.24. Contratual .....	84
3.7.2.25. Patrimonial .....	89
3.7.2.26. Ambiental .....	90
3.7.2.27. Processual .....	94
3.7.2.28. Análise de riscos .....	94
3.8. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área VDC12 .....	97
3.8.1. Apresentação da área .....	97
3.8.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória .....	99
3.8.2.29. Contratual, patrimonial, ambiental e processual .....	99
3.8.3. Análise de riscos .....	103
4. RESULTADOS .....	105
5. REFERÊNCIAS .....	110

## INDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Terminal de Miramar .....	23
Figura 2 – Porto de Vila do Conde .....	24
Figura 3 – Configuração original da área BEL02.....	26
Figura 4 – Localização da área do arrendamento BEL02A.....	28
Figura 5 – Localização da área do arrendamento BEL02B.....	45
Figura 6 – Localização da área do arrendamento BEL04 .....	59
Figura 7 – Localização da área do arrendamento BEL08 .....	72
Figura 8 – Localização da área do arrendamento BEL09 .....	83
Figura 9 – Localização da área do arrendamento VDC 12.....	98

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Principais normas a serem observadas na <i>due diligence</i> legal portuária.....	10
Tabela 2 – Contratos, arrendatárias e subdivisões das áreas BEL02A e BEL02B.....	27
Tabela 3 – Características da área BEL02A.....	28
Tabela 4 – Síntese do histórico contratual da atual titular de parte da área BEL02A – Escritura Pública de 1972.....	29
Tabela 5 – Síntese do histórico contratual da atual titular de parte da área BEL02A – Escritura Pública de 1970.....	32
Tabela 6 – Previsão de custos ambientais da área BEL02A.....	39
Tabela 7 – Análise de riscos referentes à área BEL02A.....	41
Tabela 8 – Características da área BEL02B.....	45
Tabela 9 – Síntese do histórico contratual da atual titular de parte da área BEL02B – Escritura Pública de 1976.....	47
Tabela 10 – Previsão de custos ambientais da área BEL02B.....	53
Tabela 11 – Análise de riscos referentes à área BEL02B.....	55
Tabela 12 – Características da área BEL04.....	59
Tabela 13 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área BEL04.....	60
Tabela 14 – Licenças ambientais da área BEL04.....	65
Tabela 15 – Previsão de custos ambientais da área BEL04.....	67
Tabela 16 – Análise de riscos referentes à área BEL04.....	69
Tabela 17 – Características da área BEL08.....	72
Tabela 18 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área BEL08.....	74
Tabela 19 – Previsão de custos ambientais da área BEL08.....	79
Tabela 20 – Análise de riscos referentes à área BEL08.....	80
Tabela 21 – Características da área BEL09.....	83
Tabela 22 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área BEL09.....	84
Tabela 23 – Licenças ambientais da área BEL09.....	91
Tabela 24 – Previsão de custos ambientais da área BEL09.....	93
Tabela 25 – Análise de riscos referentes à área BEL09.....	95
Tabela 26 – Características da área VDC12.....	98
Tabela 27 – Previsão de custos ambientais da área VDC12.....	102
Tabela 28 – Análise de riscos referentes à área VDC12.....	103
Tabela 29 – Principais resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal.....	106

## **APÊNDICE E ANEXOS**

APÊNDICE – Planilha *Due Diligence*

ANEXO 1 – Informações prestadas pela AGU, AP, ANTAQ e SNP

ANEXO 2 – Respostas ao questionário enviado à Administração do Porto

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

ANEXO 4 – Róis de bens reversíveis

ANEXO 5 – Termo de Referência Ambiental

## 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 3, 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 portuários destinados à movimentação de combustíveis, especificamente as áreas **BEL02A**, **BEL02B**, **BEL04**, **BEL08** e **BEL09**, localizadas no Porto Organizado de Belém/PA, no Terminal Petroquímico de Miramar, e a área **VDC12**, localizada no Porto de Vila do Conde/PA. 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 a seguir 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><u>Lei dos Portos.</u></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><u>Regulamento da nova Lei dos Portos.</u></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><u>Criação da ANTAQ.</u></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><u>Lei geral de licitações.</u></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><u>Lei geral de concessões.</u></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><u>Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC.</u></b> Institui o RDC e dá outras providências.
Decreto nº 8.465, de 8 de junho de 2015	<b><u>Arbitragem no setor portuário.</u></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><u>Reequilíbrio econômico-financeiro contratual.</u></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><u>Prorrogação antecipada.</u></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 a 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 1).

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

Em relação à ANTAQ e ao poder concedente, foram solicitadas informações por intermédio da EPL.

Especificamente, 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, por intermédio da SNP, e a ANTAQ disponibilizaram informações conforme consta no ANEXO 1. A Agência também providenciou, junto ao órgão ambiental competente, o termo de referência ambiental dos terminais de Belém (ANEXO 5).

#### **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.

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

Em complemento aos levantamentos mencionados nos tópicos anteriores, foram também realizadas, quando possível, consultas 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 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

---

<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.

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 BEL02A, BEL02B, BEL04, BEL08 e BEL09, 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.

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 a seguir apresenta imagem aérea do Terminal de Miramar.

---

<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.

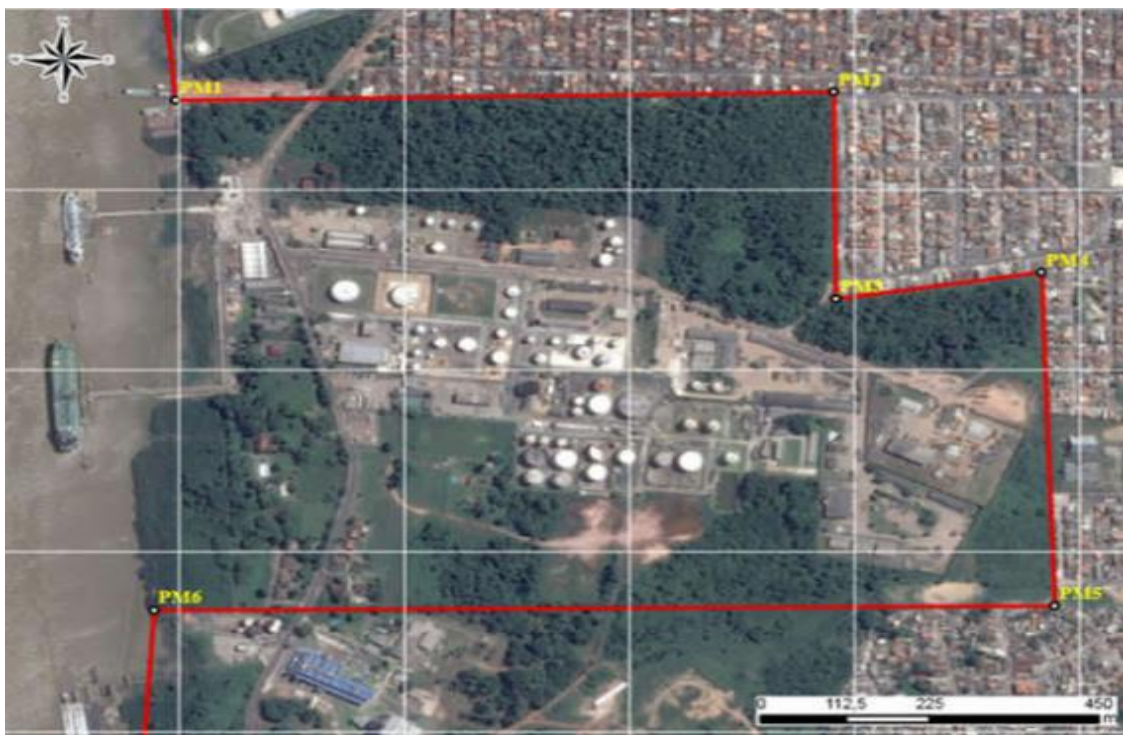


Figura 1 – Terminal de Miramar

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, que são: PDZ do Porto Organizado de Belém/PA, Terminal de Miramar; e Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde.

### 3.1. Características gerais do Porto de Vila do Conde

A área VDC12, objeto deste estudo, está localizada no Porto Organizado de Vila do Conde/PA, que também é administrado pela Companhia Docas do Pará – CDP.

O Porto de Vila do Conde está localizado no município de Barcarena (PA), próximo à Vila de Murucupi (antiga Vila do Conde), em frente à Baía de Marajó, formada pela confluência de diversos rios sendo os mais importantes: Tocantins, Guamá, Moju e Acará. O Porto se situa à margem direita do Rio Pará e está integrado ao Complexo Portuário Industrial de Vila do Conde. A figura a seguir apresenta imagem aérea do porto de Vila do Conde.

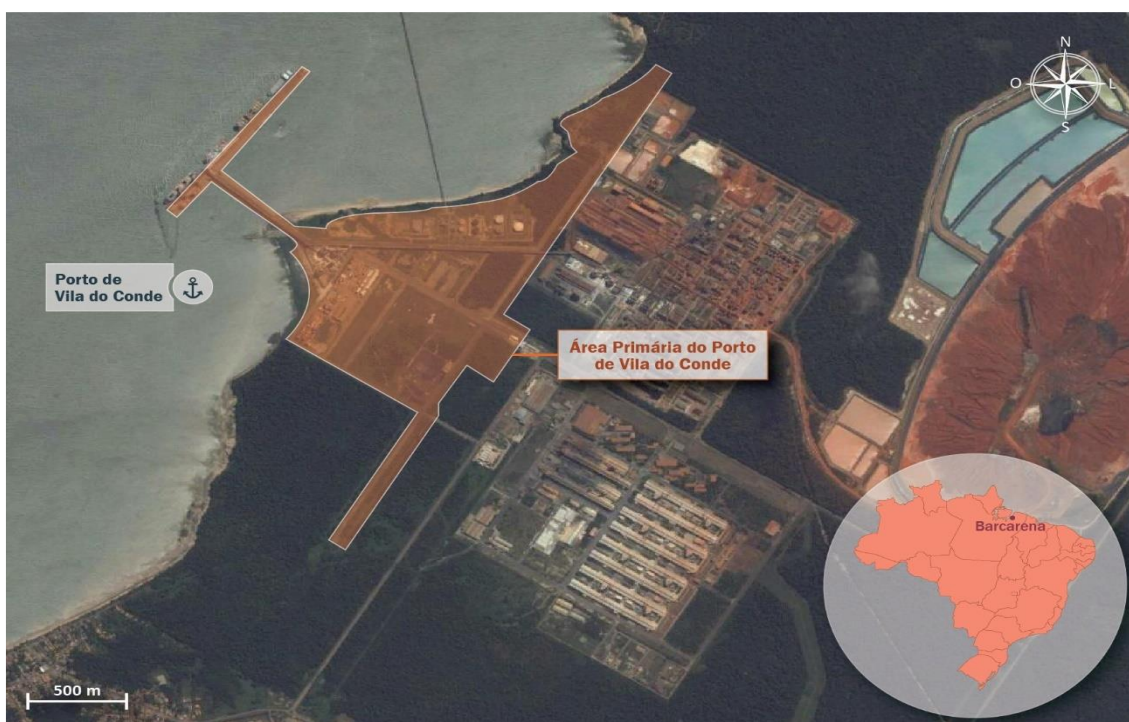


Figura 2 – Porto de Vila do Conde

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

O Porto de Vila do Conde dispõe de aproximadamente 2.401m de cais, divididos em 10 berços e dois pontos de atracação, todos de uso público.



Além dos acessos aquaviários (hidroviário e marítimo), o Porto de Vila do Conde é dotado de acesso rodoviário, tendo conexão com sua hinterlândia por meio da BR-316 e BR-010, conectando-se à Alça Viária pelas rodovias PA-150, PA-483 e PA-151, que faz ligação com o sul do estado.

A rodovia PA-483 representa o primeiro trecho de acesso ao Porto de Vila do Conde, seguida por vias locais. Para o Porto Público são utilizados dois trajetos distintos. Os acessos são realizados pela Rodovia Transalumínio e pela Via Alimentadora (Rua 1), a qual pertence ao Porto de Vila do Conde, mas que por estar localizada fora da portaria, será tratada como uma via do entorno portuário.

No que se refere aos acessos hidroviários, o Porto de Vila do Conde 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, a Hidrovia do Rio Xingu e a do Rio Tocantins.

O acesso marítimo ao Porto de Vila do Conde se desenvolve a partir da Barra do Rio Pará até Mosqueiro e desse local até Barcarena. Nesse trecho, não há restrições quanto ao calado no canal de acesso, portanto, a navegação independe dos níveis de maré.

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

Desse modo, as informações consideradas neste trabalho sobre o planejamento setorial foram aquelas constantes na última atualização dos instrumentos disponibilizados pelo MTPA, que são: PDZ do Porto Organizado de Vila do Conde (2015) e Plano Mestre do Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde (2017, versão preliminar).

### **3.2. Esclarecimentos preliminares a respeito da área BEL02**

Para compreender a configuração das áreas BEL02A e BEL02B, é importante ressaltar a divisão originalmente realizada no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP, segundo a qual a área BEL02 era formada pela união de quatro áreas do PDZ do Terminal Petroquímico de Miramar: Área 1, Área 2, Área 3 e Área 4, indicadas na figura a seguir.

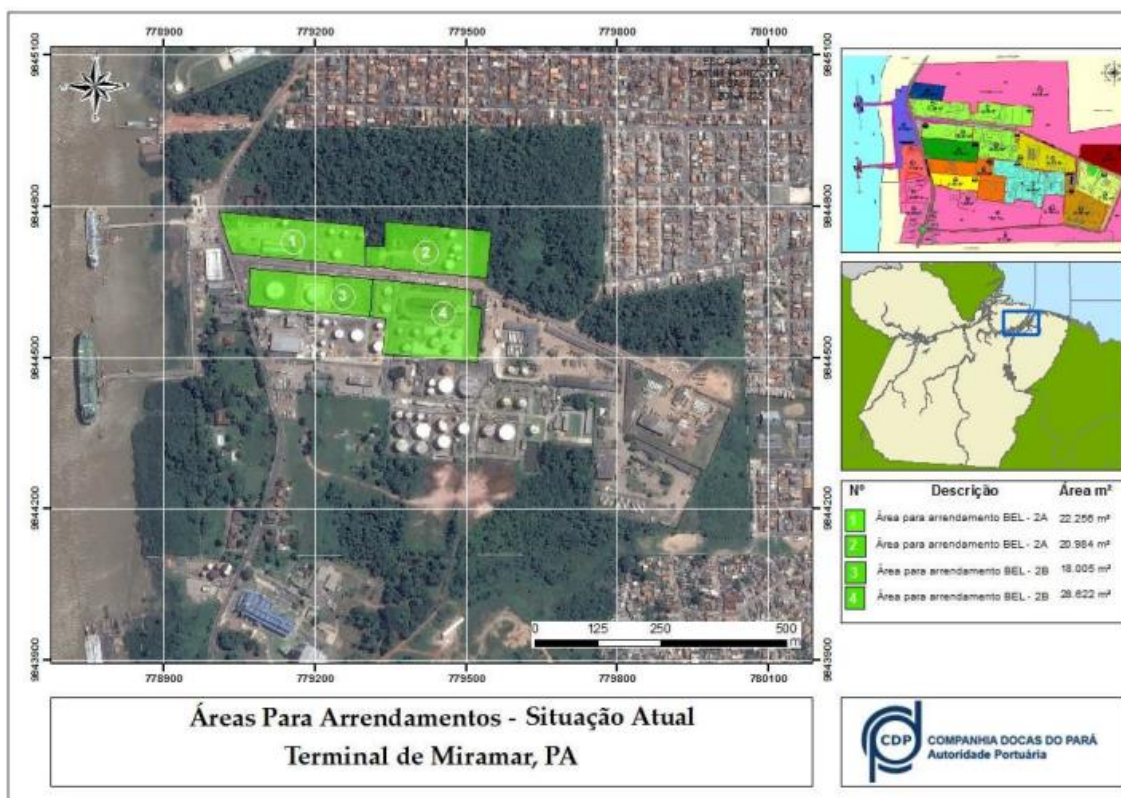


Figura 3 – Configuração original da área BEL02  
 Fonte: PDZ do Terminal Petroquímico de Miramar (2017)

Recentemente, porém, o Governo Federal julgou mais adequado dividir a área BEL02 em duas áreas distintas, uma delas compreendendo as Áreas 1 e 2, tendo sido denominada BEL02A, e a outra compreendendo as áreas 3 e 4, tendo sido denominada BEL02B.

No que diz respeito às relações contratuais a serem consideradas na *due diligence* legal de cada uma das áreas em questão, cumpre ressaltar que, atualmente, as quatro áreas indicadas na figura anterior são exploradas mediante três contratos de arrendamento, pelas seguintes arrendatárias:

- As Áreas 1 e 3 são atualmente exploradas pela empresa **Petróleo Sabbá S.A.**, mediante relação contratual que teve origem com base na Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 29/06/1972;
- A Área 2 é atualmente explorada pela empresa **Petrobrás Distribuidora S.A.**, mediante relação contratual que teve origem com base na Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 22/10/1970; e
- A Área 4 é atualmente explorada pela empresa **Petróleo Sabbá S.A.**, mediante relação contratual que teve origem com base na Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 25/11/1976;

Desse modo, a área originalmente denominada BEL02, apesar de compreender a união de quatro áreas do Terminal Petroquímico de Miramar, vem sendo explorada mediante três contratos de arrendamentos distintos, uma vez que às Áreas 1 e 3 são exploradas no

âmbito do mesmo contrato. Na tabela a seguir está indicada a relação entre os contratos, as arrendatárias e as subdivisões das áreas BEL02A e BEL02B.

Tabela 2 – Contratos, arrendatárias e subdivisões das áreas BEL02A e BEL02B

Área conforme divisão original do PAP	Área conforme o PDZ	Arrendatária original	Contrato original	Arrendatária atual	Área conforme divisão atual do PAP
BEL02	1	Esso Brasileira de Petróleo S.A.	Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 29/06/1972 (mesmo contrato da Área 3)	Petróleo Sabbá S.A.	BEL02A
	2	Companhia Atlantic de Petróleo S.A.	Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 22/10/1970	Petrobrás Distribuidora S.A.	
	3	Esso Brasileira de Petróleo S.A.	Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 29/06/1972 (mesmo contrato da Área 1)	Petróleo Sabbá S.A.	BELO2B
	4	Petróleo Sabbá S.A.	Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 25/11/1976	Petróleo Sabbá S.A.	

Fonte: Elaboração própria

Desse modo, conforme a atual divisão realizada pelo PAP, de um lado, a área BEL02A compreende a unificação entre a área explorada pela Petrobrás e parte da área explorada pela Petróleo Sabbá com base na Escritura Pública de 1979; de outro lado, a área BEL02B compreende a unificação entre a outra parte da área explorada pela Petróleo Sabbá com base na Escritura Pública de 1979 mais a área explorada pela Petróleo Sabbá com base na Escritura Pública de 1976.

Tendo em vista estas considerações preliminares acerca da configuração original da área BEL02, passa-se ao relatório de *due diligence* legal das áreas objeto deste estudo.

### 3.3. Relatório de *due diligence* legal da área BEL02A

#### 3.3.1. Apresentação da área

A superfície da área de arrendamento é de aproximadamente 43.240 m<sup>2</sup>, com conexões de rodovia e cais, conforme indicado na figura a seguir.



Figura 4 – Localização da área do arrendamento BEL02A

Fonte: EPL, com base no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ (2017)

As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento BEL02A envolvem recepção, armazenagem e distribuição de combustível. Além dos produtos derivados do petróleo oriundos do modal aquaviário – diesel, gasolina e querosene, são recebidos pelo modal rodoviário volumes de etanol e biodiesel.

O etanol recebido pode ser do tipo anidro para adição à gasolina e hidratado para a distribuição final, enquanto o biodiesel se destina à realização de mistura com o diesel comum.

Atualmente a área possui 9 tanques de armazenagem de granéis líquidos, com fundações de concreto e bacias de contenção para o controle de vazamentos. Esse conjunto de tanques resulta em uma capacidade total de armazenagem estática de **14.269t**. Adicionalmente, é prevista a instalação de capacidade adicional de **27.602t** para desempenho das operações, totalizando **41.872t** estáticas.

Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **BEL02A** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2017) do Terminal Petroquímico de Miramar. A área está classificada como afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na tabela a seguir Tabela 3, é para o estabelecimento de terminal para a movimentação e armazenagem de granéis líquidos.

Tabela 3 – Características da área BEL02A

Tipo	Descrição
Código da área	Área formada pela junção das áreas 1 e 2
Código da área conforme o Programa de Arrendamentos Portuários	BEL02A
Finalidade	Movimentação e armazenagem
Tipo de carga	Granéis líquidos

Tipo	Descrição
Área (m²)	43.240 m²

Fonte: Elaboração própria, com base no PDZ do Porto de Belém – Terminal de Miramar (2017)

### 3.3.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória

#### 3.3.2.5. Contratual

A área BEL02A é atualmente explorada por duas empresas, cada qual por meio de uma relação contratual distinta. Uma parte da área em questão é explorada pela empresa Petróleo Sabbá S.A. e outra parte é explorada pela Petrobrás Distribuidora S.A. Ambas as arrendatárias realizam a atividade de armazenagem e movimentação de granel líquido.

##### 3.3.2.5.1. Escritura Pública de 1972

No que diz respeito ao arrendamento da Petróleo Sabbá, a relação contratual atualmente existente teve origem na Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº de 29/06/1972, celebrada entre a CDP e a Esso Brasileira de Petróleo S.A., para a Locação das terras de propriedade da CDP situadas em Miramar, no Terminal de Inflamáveis, com área de 40.275 m². Em relação a esse instrumento, foram celebrados 7 (sete) termos aditivos.

Encerrado o contrato original, foram celebrados 4 (quatro) 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 4, instrumento pelo qual a área é atualmente explorada, é no dia **16/01/2018**, 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 a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular de uma das partes da área BEL02A, conforme a Escritura Pública de 1972.

Tabela 4 – Síntese do histórico contratual da atual titular de parte da área BEL02A – Escritura Pública de 1972

	Data de Celebração	Partes	Objeto
<b>Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº</b>	29/06/1972	CDP e Esso Brasileira de Petróleo S.A.	Locação das terras de propriedade da CDP situadas em Miramar, no Terminal de Inflamáveis, com área de 40.275m².

	Data de Celebração	Partes	Objeto
<b>Termo Aditivo nº 1</b>	10/03/1981	CDP e Esso Brasileira de Petróleo S.A.	Alteração dos critérios de pagamentos referentes a taxas a serem pagas à CDP.
<b>Termo Aditivo nº 2</b>	10/05/1982	CDP e Esso Brasileira de Petróleo S.A.	Introduzido álcool anidro e seu valor entre os produtos movimentados no terminal. Alteração do critério de reversibilidade das benfeitorias (na prática ficou o mesmo critério).
<b>Termo Aditivo nº 3</b>	01/06/1984	CDP e Esso Brasileira de Petróleo S.A.	Alteração de critérios de pagamento para uso dos depósitos de mercadorias inflamáveis líquidas a granel.
<b>Termo Aditivo nº 4</b> (escritura pública)	16/04/1996	CDP e Esso Brasileira de Petróleo S.A.	Alteração do valor de aluguel. Prorrogação do prazo contratual por 5 (cinco) anos, a partir de 01/09/1995.  O contrato passa a ser prorrogado por iguais períodos e nas mesmas condições, sempre que não houver a sua denúncia com antecedência mínima de 6 (seis) meses do seu término, por qualquer das partes.  Previsão de pagamento pela locatária de taxa de capatazia.
<b>Termo Aditivo nº 5</b>	04/08/2010	CDP e Cosan Combustível e Lubrificantes S.A.	Alteração de razão social.
<b>Termo Aditivo nº 6</b>	06/12/2010	CDP e Cosan Combustíveis e Lubrificantes S.A.	Alteração de CNPJ da locatária.
<b>Termo Aditivo nº 7</b>	07/05/2012	CDP e Petróleo Sabbá S.A. (sucessora da Cosan Combustíveis e Lubrificantes S.A.)	Prorrogação do contrato por 36 (trinta e seis) meses, com base na Resolução nº 525-ANTAQ, de 25/10/2005, passando a ter por prazo limite o dia 09/05/2015.  A eficácia do aditivo ficou condicionada à aprovação da ANTAQ. Previsão de rescisão antecipada do contrato após conclusão de certame licitatório para a área.  Reajuste de valores a serem pagos à CDP e da MMC.  Previsão de investimentos mediante EVTEA. Será devida indenização pela CDP caso os investimentos previstos não forem amortizados (Cláusula Terceira, Subcláusula Primeira).  <b>Segundo informado pela ANTAQ pelo Ofício nº 295/2017/DG-ANTAQ, de 10/08/2017, “em que pese a arrendatária ter pleiteado a prorrogação do contrato de arrendamento, a solicitação foi indeferida, conforme Resolução nº 2.481-ANTAQ, de 29 de maio de 2012”.</b>

	Data de Celebração	Partes	Objeto
<b>Contrato de Transição nº 1</b>	21/01/2016	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 41.596,06 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 2</b>	21/07/2016	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 41.596,06 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 3</b>	17/01/2017	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 41.596,06 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 4</b>	16/07/2017	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 41.596,06 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.

Fonte: Elaboração própria

Em relação a novos investimentos, o critério estabelecido no contrato original era que seriam permitidos desde que autorizados pela CDP e aprovados pelo Conselho Nacional de Petróleo do Ministério dos Transportes, por meio da Empresa de Portos do Brasil S/A – Portobrás, conforme a Cláusula Quinta da Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 29/06/1972.

Já no último Contrato de Transição celebrado, 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 4:

**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 Nacional de Portos – SNP, 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 que “a mesma

[Petróleo Sabbá] encaminhou um pleito solicitando **indenização de investimento** no Terminal de Miramar gerando o processo CDP 801/2017, situação conhecida da Secretaria dos Portos que encaminhou o Ofício nº 93/2017 a CDP, ambos foram encaminhados ao Jurídico para manifestação.” (ANEXO 1).

Em relação a esse pleito, a SNP, por meio de correspondência eletrônica de 5/7/2017 (ANEXO 1), informou que “a arrendatária encaminhou laudo técnico de avaliação patrimonial (utilizando o Método de Ross-Heidecke) referente aos investimentos e estruturas dos terminais operados, sendo apresentado as seguintes terminologias e valores: [...] **R\$ 33.143.825,60** (valor a ser indenizado) [...] (valor base 12/2015)”.

Conforme informações fornecidas pela SNP, a administração portuária já se manifestou no sentido de que a cobrança desses valores não seria legítima, contudo, esse pleito ainda está pendente de manifestação conclusiva por parte do poder concedente.

Desse modo, no que diz respeito à relação contratual existente com base na Escritura Pública de 1972, ora em análise, conforme informações enviadas pelos entes portuários, constata-se que há um pleito administrativo pendente, em que a arrendatária alega haver o valor de **R\$ 33.143.825,60** (data-base: dezembro de 2015) referentes a investimentos não amortizados.

### 3.3.2.5.1. Escritura Pública de 1970

No que diz respeito ao arrendamento da Petrobrás Distribuidora S.A., a relação contratual atualmente existente teve origem na Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 22/10/1970, celebrada entre a CDP e a Companhia Atlantic de Petróleo S.A., para a locação de terminal de inflamáveis em terreno de 21.560 m<sup>2</sup>, situado no Terminal de Miramar. Em relação a esse contrato, foram celebrados 9 (nove) termos aditivos.

A data prevista para o término do contrato em questão é no dia **09/05/2015**, conforme estabelecido no TA nº 9 (denominado TA nº 8), que prorrogou o contrato por mais 36 (trinta e seis) meses, com base na Resolução nº 525-ANTAQ, de 25/10/2005. Em 29/01/2018, foi publicada a Resolução nº 5.903-ANTAQ/2018, autorizando a celebração de contrato de transição pela Petrobrás Distribuidora S.A.

A tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular de uma das partes da área BEL02A, conforme a Escritura Pública de 1970<sup>3</sup>.

Tabela 5 – Síntese do histórico contratual da atual titular de parte da área BEL02A – Escritura Pública de 1970

	Data de Celebração	Partes	Objeto
Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº	22/10/1970	CDP e Companhia Atlantic de Petróleo S.A.	Locação de terminal de inflamáveis em terreno de 21.560 m <sup>2</sup> , situado no Terminal de Miramar.

<sup>3</sup> Para informações mais detalhadas a respeito de dados contratuais, consultar a **Planilha Due Diligence** (APÊNDICE).



	Data de Celebração	Partes	Objeto
<b>Termo Aditivo nº 1</b>	02/05/1972	CDP e Companhia Atlantic de Petróleo S.A.	Alteração da Cláusula Décima Quinta, acerca de critérios para a realização das operações.
<b>Termo Aditivo nº 2</b>	02/01/1980	CDP e Companhia Atlantic de Petróleo S.A.	Alteração da Cláusula Sexta, acerca do pagamento pela Locatária de taxas portuárias sobre os produtos derivados de petróleo, bem como sobre a previsão de movimentação de álcool anidro.
<b>Termo Aditivo nº 3</b> (denominado TA nº 2)	21/10/1980	CDP e Companhia Atlantic de Petróleo S.A.	Alteração das Cláusulas Sétima, <i>caput</i> , acerca dos critérios de pagamento do aluguel à CDP. Alteração da Cláusula Nona, acerca de taxas de utilização das instalações e serviços portuários. Alteração do Parágrafo Único da Cláusula Décima Primeira, modificando o critério de reversibilidade das benfeitorias, retirando-se a necessidade de retenção de 50% das taxas portuárias devidas.
<b>Termo Aditivo nº 4</b> (denominado TA nº 3)	20/03/1981	CDP e Companhia Atlantic de Petróleo S.A.	Alteração da Cláusula Sexta, acerca do pagamento pela Locatária de taxas portuárias sobre os produtos derivados de petróleo, bem como sobre a previsão de movimentação de álcool anidro.
<b>Termo Aditivo nº 5</b> (denominado TA nº 4)	04/06/1982	CDP e Companhia Atlantic de Petróleo S.A.	Alteração do valor de movimentação do álcool anidro.
<b>Termo Aditivo nº 6</b> (denominado TA nº 5)	24/08/1984	CDP e Companhia Atlantic de Petróleo S.A.	Alteração da Cláusula Sexta, acerca do pagamento pela Locatária de taxas portuárias sobre os produtos derivados de petróleo.
<b>Termo Aditivo nº 7</b> (denominado TA nº 6)	26/03/1996	CDP e Companhia Brasileira de Petróleo Ipiranga S.A.	Alteração do valor de aluguel. Prorrogação do contrato por 5 (cinco) anos, a partir de 01/09/1995, passando seu término para 31/08/2000. O contrato é prorrogado por iguais períodos caso não seja denunciado com antecedência mínima de 6 (seis) meses do seu término, por qualquer das partes. Previsão de pagamento pela Locatária de taxa de capatazia.
<b>Termo Aditivo nº 8</b> (denominado TA nº 7)	21/12/2011	CDP e Petrobrás Distribuidora S.A.	Formalização do Protocolo de Justificação e Cisão de Parcelas do Patrimônio da Companhia Brasileira de Petróleo Ipiranga com a incorporação de parcelas cindidas na Alvo Distribuidora Combustíveis LTDA e 17 de Maio Participações S.A., que por sua vez registra a incorporação da Alvo Distribuidora de Combustíveis LTDA. pela Petrobrás

	Data de Celebração	Partes	Objeto
			Distribuidora S.A./BR, que titularizou-se como empresa incorporadora.  Aditivo fundamentado na Resolução nº 2058/2011 da ANTAQ, que autorizou a alteração da titularidade do contrato para a Petrobrás Distribuidora S.A.
<b>Termo Aditivo nº 9</b> (denominado TA nº 8)	07/05/2012	CDP e Petrobrás Distribuidora S.A.	Prorrogação do contrato por mais 36 (trinta e seis) meses, com base na Resolução nº 525-ANTAQ, de 25/10/2005, passando a ter vigência até o dia 09/05/2015.  A eficácia do aditivo ficou condicionada à aprovação da ANTAQ. Previsão de rescisão antecipada do contrato após conclusão de certame licitatório para a área.  Reajuste de valores a serem pagos à CDP.

Fonte: Elaboração própria

Em relação a novos investimentos, o critério estabelecido no contrato original era que seriam permitidos desde que autorizados pela CDP e aprovados pelo Conselho Nacional de Petróleo do Ministério dos Transportes, por meio da Empresa de Portos do Brasil S/A – Portobrás, conforme a Cláusula Décima Primeira da Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 22/10/1970.

Questionada sobre a existência de novos investimentos na área em questão, a CDP, por meio de correspondência eletrônica datada de 26/06/2017, não informou haver esse tipo de pendências referentes ao instrumento contratual em questão (ANEXO 1). Os demais entes questionados também não apontaram a existência de investimentos não amortizados.

Desse modo, em relação ao contrato em questão não há pendências a respeito de investimentos não amortizados.

### 3.3.2.6. Patrimonial

#### 3.3.2.6.1. Escritura Pública de 1972

Em relação à Escritura Pública de 1972, os bens integrantes da área foram indicados na Cláusula Primeira do referido instrumento, a qual especifica que os bens que originalmente integram a relação contratual seriam “*benfeitorias, instalações e implementos*” indicados em termo de vistoria.

O critério de reversibilidade foi estabelecido originalmente na Cláusula Quinta do Escritura Pública de 1972, segundo a qual as benfeitorias serão incorporadas à CDP e ressarcidas pela CDP, mediante orçamento discriminativo do efetivamente gasto, com possibilidade de retenção de 50% das taxas portuárias pela locatária até ressarcimento dos investimentos. O referido critério foi alterado no 2º Termo Aditivo do instrumento em questão. Em linhas gerais, foi mantida a mesma regra, somente foi suprimida a disposição

segundo a qual, no caso de ressarcimento pela CDP, haveria retenção de 50% de todas as taxas portuárias devidas e arrecadadas.

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 2 tanques e “dutos diversos”.

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 Escritura Pública de 1972, como já mencionado neste relatório. Assim, o critério de reversibilidade atualmente vigente é aquele estabelecido na Cláusula Décima Primeira do Contrato de Transição nº 4. Conforme esse dispositivo contratual, o critério de reversibilidade dos bens do terminal é o mesmo estabelecido no contrato de arrendamento anteriormente em vigor. Observa-se que o critério de reversibilidade original impõe o pagamento dos bens reversíveis pela CDP, já o Anexo II do Contrato de Transição indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção de pagamento de indenização. Ressalta-se que o próprio CT indica, em sua Cláusula Décima Primeira, que os bens reverterem "*nos mesmos moldes do Contrato de Arrendamento anteriormente em vigor*".

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 4, em seu Anexo II, apresenta a relação dos bens reversíveis, e em seu Anexo III, apresenta o respectivo Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (ANEXO 4).

Em relação à possibilidade de bens provenientes de novos investimentos, conforme já indicado neste relatório, a CDP não informou sobre a existência de novos investimentos realizados ou previstos na área em questão, embora haja há previsão de novos investimentos no 7º TA, ficando a CDP responsável por indenização caso não haja amortização.

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 4, de 16/07/2017 (ANEXO 4). 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.

Tendo em vista que a área correspondente à Escritura Pública de 1972 está em parte localizada na área BEL02A e em parte localizada na área BEL02B, somente uma parcela dos bens reversíveis decorrentes da referida relação contratual serão pertencentes a cada uma dessas duas áreas. Conforme informado pela EPL e indicado nos estudos de viabilidade elaborados por essa empresa, os bens reversíveis da área BEL02A, referentes à relação contratual existente com base na Escritura Pública de 1972, serão aqueles que se encontram fisicamente na área mencionada.

Portanto, os bens referentes à Escritura Pública de 1972, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular da área BEL02A, correspondem à parte dos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017 (ANEXO 4), que se encontram fisicamente na área mencionada.

### **3.3.2.6.1. Escritura Pública de 1970**

Em relação à Escritura Pública de 1970, os bens integrantes foram indicados na Cláusula Segunda, *caput* e Parágrafo Único do referido instrumento, os quais especificam uma relação incluindo obras civis, “*implementos e maquinários*”, conforme especificado em “*relação anexa*” à Escritura.

O critério de reversibilidade foi estabelecido originalmente na Cláusula Terceira da Escritura Pública de 1970. De acordo com esse dispositivo, reverterão as benfeitorias, instalações e implementos originalmente integrantes do terminal. A Cláusula Décima Primeira, Parágrafo Único, do instrumento em questão dispõe ainda que as novas benfeitorias serão incorporadas à CDP e ressarcidas pela CDP, mediante orçamento discriminativo do efetivamente gasto e retenção, pela locatária, de 50% de todas as taxas portuárias devidas e arrecadadas. O referido critério foi alterado no 3º Termo Aditivo do instrumento em questão. Em linhas gerais, foi mantida a mesma regra, somente foi suprimida a disposição segundo a qual, no caso de ressarcimento pela CDP, haveria retenção de 50% de todas as taxas portuárias devidas e arrecadadas.

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 2 tanques e “*duto diversos*”.

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.

Recentemente, foi publicada a Resolução nº 5.903-ANTAQ/2018, autorizando a celebração de contrato de transição pela Petrobrás Distribuidora S.A. Conforme informado pela administração portuária, já estão sendo realizados os trâmites para a celebração do contrato de transição da área em questão.

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 a ser celebrado deverá indicar relação dos bens integrantes da instalação portuária arrendada, especificando o rol de bens reversíveis, bem como termo de arrolamento e transferência de bens.

Em relação à possibilidade de bens provenientes de novos investimentos, conforme já indicado neste relatório, a CDP não informou sobre a existência 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.

Portanto, os bens integrantes da área BEL0A, referentes à Escritura Pública de 1970, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis a serem relacionados em rol específico de contrato de transição, o qual se encontra atualmente em vias de celebração. Caso não seja celebrado contrato de transição, deverá prevalecer a regra do contrato original, segundo a qual as benfeitorias, instalações e implementos, originalmente integrantes do terminal, serão revertidos à CDP, sem ressarcimento, enquanto as novas benfeitorias serão incorporadas à CDP e ressarcidas pela CDP. Não foram identificadas ações judiciais, processos administrativos ou outros tipos de pleito envolvendo os bens integrantes da instalação.

### **3.3.2.7. 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 BEL02A, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 5). 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 BEL02A. 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 **BEL02A**, 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.

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>4</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 BEL02A está com o Licenciamento Ambiental regularizado, uma vez que é detentora de Licença de Operação sob o nº 10557/2017, emitida junto a SEMA com validade até 31/05/2022.

Além disso, destacou-se que: a) trata-se de área *brownfield* em operação; b) não estão previstas alterações significativas no terminal, exceto manutenções e reposições de infraestrutura antes do início da operação; c) haverá a continuidade de distribuição e recebimento de combustíveis; e d) não é prevista alteração da área.

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, uma vez que haverá instalação de novos equipamentos para o aumento da movimentação de cargas na área. 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 custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental. Nessas condições, o valor total dos custos ambientais para a área BEL02A é de **R\$ 45.959.592** (quarenta e cinco milhões, novecentos e cinquenta e nove mil, quinhentos e noventa e dois reais), conforme detalhado na tabela a seguir Tabela 6.

---

<sup>4</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*.

Tabela 6 – Previsão de custos ambientais da área BEL02A

ANO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
PERÍODO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
<b>BEL02A</b>																				
Implementação - Licenças	341.729																			
Implementação - Programas	1.269.61																			
	1																			
Operação - Licenças	62.865					62.865					62.865				62.865					
	1.943.89	1.762.8	1.724.0	1.788.6	1.724.0	1.698.1	1.814.5	1.698.1	1.724.0	1.788.6	1.724.0	1.698.1	1.814.5	1.698.1	1.724.0	1.788.6	1.724.0	1.698.1	1.814.5	1.698.1
Operação - Programas	3	17	15	85	15	47	53	47	15	85	15	47	53	47	15	85	15	47	53	47
Dragagem	664.816	438.378	438.378	438.378	438.378	456.180	438.378	438.378	438.378	438.378	456.180	438.378	438.378	438.378	438.378	456.180	438.378	438.378	438.378	438.378
Notas:	1) Prevê-se 1 ano de implementação 2) Opera durante implementação																			
TOTAL	4.282.914	2.201.195	2.162.393	2.227.063	2.162.393	2.217.191	2.252.931	2.136.525	2.162.393	2.227.063	2.243.059	2.136.525	2.252.931	2.136.525	2.162.393	2.307.729	2.162.393	2.136.525	2.252.931	2.136.525

Fonte: EPL (2018)

### 3.3.2.8. 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.

A CDP informou que na área em questão “*inexistem processos judiciais, processos administrativos ou questões extrajudiciais e tratativas*” (ANEXO 2). Na mesma linha, a AGU não se manifestou quanto à existência de processos referentes à referida área (ANEXO 1).

Conforme o Ofício nº 295/2017/DG-ANTAQ, de 10/08/2017, consta na ANTAQ o Processo nº 50300.002342/2015-42, acerca de pleito de autorização para celebração de contrato de transição para a área, a ser celebrado entre a CDP e a Petrobrás Distribuidora S.A.. Com base no referido processo, foi publicada a Resolução nº 5.903-ANTAQ/2018, autorizando a celebração de contrato de transição pela Petrobrás Distribuidora S.A.

A SNP identificou processo administrativo envolvendo pedido de indenização referente à relação contratual existente com base na Escritura Pública de 1972, cuja atual titular é a Petróleo Sabbá S.A. (ANEXO 1). Trata-se do Processo NUP nº 00045.000156/2016-40, da SNP, em que a arrendatária encaminhou laudo técnico de avaliação patrimonial (utilizando o Método de Ross-Heidecke) referente aos investimentos e estruturas dos terminais operados, alegando direito de indenização pela constituição de benfeitorias ainda não completamente depreciadas, sendo apresentado o valor de **R\$ 33.143.825,60** a ser indenizado. A questão ainda está sendo analisada e não há decisão definitiva em âmbito administrativo.

A existência de processo tendo como objeto pleito de indenização por investimentos não amortizados, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo pelo fato de a atual arrendatária estar explorando a área mediante contrato de transição, cuja vigência se encerra com a realização da nova licitação da área. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.

As instituições questionadas (SNP, ANTAQ, AGU e administração portuária) 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.

### 3.3.3. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área BEL02A, 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 a seguir é apresentada análise de riscos referente à área Tabela 28 – Análise de riscos referentes à área em questão.



Tabela 7 – Análise de riscos referentes à área BEL02A

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<p><b>Contratual</b></p>	<p>Foram identificadas duas relações contratuais existentes: uma com base em Escritura Pública de 1972, cuja atual arrendatária é a Petróleo Sabbá, e outra com base em Escritura Pública de 1970, cuja atual arrendatária é a Petrobrás Distribuidora S.A.</p> <p><b>Escritura de 1972</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A Escritura Pública de 1972 foi extinta, tendo sido celebrados sucessivos contratos de transição. Atualmente, a área é explorada por meio do CT nº 4, com término de prazo de vigência previsto para 16/01/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.</li> <li>• Foi identificado pleito administrativo em que arrendatária solicita indenização de <b>R\$ 33.143.825,60</b> (data-base: dezembro de 2015) referentes a investimentos não amortizados.</li> </ul> <p><b>Escritura de 1970</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A Escritura Pública de 1970 foi prorrogada somente até 09/05/2015, conforme estabelecido no seu TA nº 9 (denominado TA nº 8).</li> <li>• Em 29/01/2018, foi publicada a Resolução nº 5.903-ANTAQ/2018, autorizando a celebração de contrato de transição. Conforme informado pela administração portuária, estão sendo realizados os trâmites para a celebração do referido instrumento.</li> </ul>	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área, uma vez que parte dela, operada pela Petróleo Sabbá, está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, e a outra parte, operada pela Petrobrás, está sendo explorada por instrumento cuja vigência expirou em 2015, estando atualmente em vias de celebração de contrato de transição.</p> <p>Tendo em vista o pleito administrativo em que a Petróleo Sabbá solicita indenização de <b>R\$ 33.143.825,60</b> (data-base: dezembro de 2015) referente a investimentos não amortizados, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Patrimonial	<p><b>Escritura de 1972</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Critério de reversibilidade no contrato original: as benfeitorias serão incorporadas à CDP mediante ressarcimento.</li> <li>• O contrato de transição em vigor, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, contudo, de forma aparentemente contraditória, em seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção a pagamento de indenização.</li> <li>• O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação corresponde à parte dos bens relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017, que se encontram fisicamente na área mencionada (já que a outra parte dos bens reversíveis serão atribuídos à área BEL02B).</li> <li>• Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos, embora haja previsão de novos investimentos no 7º TA, ficando a CDP responsável por indenização caso não haja amortização.</li> </ul> <p><b>Escritura de 1970</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Critério de reversibilidade no contrato original: as benfeitorias, instalações e implementos, originalmente integrantes do terminal, serão revertidos à CDP, sem ressarcimento, enquanto as novas benfeitorias serão incorporadas à CDP e ressarcidas pela CDP.</li> <li>• Caso seja celebrado contrato de transição, o rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação deverá corresponder ao anexo específico para essa finalidade. Caso o referido instrumento não seja celebrado, deverá prevalecer a regra do contrato original.</li> <li>• Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos.</li> </ul>	<p><b>Escritura de 1972</b></p> <p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem à parte dos ativos relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017, que se encontram na área mencionada (já que a outra parte dos bens reversíveis serão atribuídos à área BEL02B). Assim, todos os bens do terminal que se encontram na área BEL02A, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação, poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>Há uma aparente contradição no contrato de transição que pode vir a ser usada como fundamento pela arrendatária para eventual pleito de ressarcimento pelos bens reversíveis. O referido instrumento, em seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção a pagamento de indenização, contudo, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, que prevê ressarcimento da CDP pelos bens reversíveis.</p> <p><b>Escritura de 1970</b></p> <p>Caso seja celebrado contrato de transição, os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, deverão ser especificados em rol específico para essa finalidade. Caso o referido instrumento não seja celebrado, deverá prevalecer a regra do contrato original, segundo a qual as benfeitorias, instalações e implementos, originalmente integrantes do terminal, serão revertidos à CDP, sem ressarcimento, enquanto as novas benfeitorias serão incorporadas à CDP e ressarcidas pela CDP.</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>• 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: <b>R\$ 45.959.592</b> (cenário conservador, considerando custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental).</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 BELO2A 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 <b>R\$ 45.959.592</b>.</p>
<b>Processual</b>	<p>Foram identificados 2 (dois) processos administrativos envolvendo a área BELO2A, qual sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Processo NUP 00045.000156/2016-40, no âmbito da SNP, em que a arrendatária Petróleo Sabbá S.A. pleiteia indenização por benfeitorias não depreciadas, no valor de <b>R\$ 33.143.825,60</b> (data-base: dezembro de 2015). O processo encontra-se em análise pela Assessoria Jurídica do MTPA.</li> <li>• Processo nº 50300.002342/2015-42, no âmbito da ANTAQ, em que a CDP solicitou autorização para celebrar contrato de transição com a arrendatária Petrobrás Distribuidora S.A., o que foi autorizado mediante a Resolução nº 5.903-ANTAQ/2018.</li> </ul>	<p>Quanto ao pedido de indenização da Petróleo Sabbá, a questão ainda está sendo analisada em âmbito administrativo e não há decisão definitiva. Ressalta-se que a existência de processo tendo como objeto pleito de indenização por investimentos não amortizados, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo pelo fato de a atual arrendatária estar explorando a área mediante contrato de transição, cuja vigência se encerra com a realização da nova licitação da área. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>Quanto ao pedido de celebração de contrato de transição com a Petrobrás Distribuidora S.A., conforme informado pela CDP, o instrumento em questão está em vias de ser celebrado. Ainda que o contrato de transição não seja firmado, esse fato não traria risco à nova licitação, tendo em vista que a vigência do contrato original já foi encerrada, não</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
		havendo respaldo legal para nova prorrogação.
<b>Geral</b>	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área.</p> <p>Existe pleito de indenização por benfeitorias não depreciadas, formulado pela Petróleo Sabbá, no valor de <b>R\$ 33.143.825,60</b> (data-base: dezembro de 2015). A existência do pleito em questão, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque a área está sendo explorada mediante contrato de transição. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>Os bens afetos ao terminal, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação, poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos. Contudo, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de <b>R\$ 45.959.592</b>.</p> <p>Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	
	<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 ou à futura titular da área</p> <p>Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p>	

Fonte: Elaboração própria

### 3.4. Relatório de *due diligence* legal da área BEL02B

#### 3.4.1. Apresentação da área

A superfície da área de arrendamento é de aproximadamente 46.627 m<sup>2</sup>, com conexões de rodovia e cais, conforme indicado na figura a seguir.



Figura 5 – Localização da área do arrendamento BEL02B

Fonte: EPL, com base no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ (2017)

As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **BEL02B** envolvem recepção, armazenagem e distribuição de combustível. Além dos produtos derivados do petróleo oriundos do modal aquaviário – diesel, gasolina e querosene, são recebidos pelo modal rodoviário volumes de etanol e biodiesel.

O etanol recebido pode ser do tipo anidro para adição à gasolina e hidratado para a distribuição final, enquanto o biodiesel se destina à realização de mistura com o diesel comum.

Atualmente a área possui 11 tanques de armazenagem de granéis líquidos, com fundações de concreto e bacias de contenção para o controle de vazamentos. Esse conjunto de tanques resulta em uma capacidade total de armazenagem estática estimada em **28.272t**.

Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **BEL02B** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2017) do Terminal Petroquímico de Miramar. A área está classificada como afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na tabela a seguir Tabela 3, é para o estabelecimento de terminal para a movimentação e armazenagem de granéis líquidos.

Tabela 8 – Características da área BEL02B

Tipo	Descrição
Código da área	Área formada pela junção das áreas 3 e 4
Código da área conforme o Programa de Arrendamentos Portuários	BEL02B
Finalidade	Movimentação e armazenagem
Tipo de carga	Granéis líquidos

<b>Tipo</b>	<b>Descrição</b>
Área (m²)	46.627

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

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

#### **3.4.2.9. Contratual**

A área BEL02B é atualmente explorada pela Petróleo Sabbá S.A., por meio de duas relações contratuais distintas, ambas destinadas à atividade de armazenagem e movimentação de granel líquido. As informações acerca de cada uma dessas relações contratuais estão indicadas nos tópicos a seguir.

##### **3.4.2.9.1. Escritura Pública de 1972**

Vide item 3.3.2.5.1 deste relatório.

##### **3.4.2.9.1. Escritura Pública de 1976**

Na outra parte da área BEL02B, a relação contratual existente teve origem na Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 25/11/1976, celebrada entre a CDP e a Petróleo Sabbá S.A., para a locação de terminal de inflamáveis em terreno de 26.788,40 m², situado no Terminal de Miramar. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 5 (cinco) termos aditivos.

Encerrado o contrato original, foram celebrados 4 (quatro) 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 4, instrumento pelo qual a área é atualmente explorada, é no dia **16/01/2018**, 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 a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular de uma das partes da área BEL02B.

Tabela 9 – Síntese do histórico contratual da atual titular de parte da área BEL02B – Escritura Pública de 1976

	<b>Data de Celebração</b>	<b>Partes</b>	<b>Objeto</b>
<b>Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº</b>	25/11/1976	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Locação de terminal de inflamáveis em terreno de 26.788,40 m², situado no Terminal de Miramar.
<b>Termo Aditivo nº 1</b>	10/03/1981	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Alteração da Cláusula Sexta, acerca do pagamento pela Locatária de taxas portuárias sobre os produtos derivados de petróleo.
<b>Termo Aditivo nº 2</b> (escritura)	04/06/1982	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Previsão de movimentação de álcool anidro e seu valor correspondente.  Alteração da Cláusula Décima Primeira, Parágrafo Único, modificando o critério de reversibilidade das benfeitorias. Em linhas gerais, permaneceu o mesmo critério, apenas foi adicionado o texto "quando findo ou rescindido o presente contrato".
<b>Termo Aditivo nº 3</b>	01/06/1984	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Alteração da Cláusula Sexta, acerca de taxas portuárias incidentes sobre produtos derivados de petróleo movimentados nas instalações.
<b>Termo Aditivo nº 4</b> (denominado TA nº 6)	22/03/1996	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Alteração do valor de aluguel.  Prorrogação do contrato por mais 5 (cinco) anos, a partir de 01/09/1995, passando seu término para 31/08/2000. O contrato será prorrogado por iguais períodos e nas mesmas condições sempre que não houver a sua denúncia com antecedência mínima de 6 (seis) meses do seu término por qualquer das partes.  Previsão de pagamento de taxa de capatazia.
<b>Termo Aditivo nº 5</b> (denominado TA nº 7)	07/05/2012	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Prorrogação do contrato por mais 36 (trinta e seis) meses, com base na Resolução nº 525-ANTAQ, de 25/10/2005, passando a ter vigência até o dia 09/05/2015.  A eficácia do aditivo ficou condicionada à aprovação da ANTAQ. Previsão de rescisão antecipada do contrato após conclusão de certame licitatório para a área.  Reajuste de valores a serem pagos à CDP.  Previsão de investimentos mediante EVTEA. Será devida indenização pela CDP caso os investimentos previstos não forem amortizados (Cláusula Terceira, Subcláusula Primeira).
<b>Contrato de Transição nº 1</b>	21/01/2016	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 26.788,40 m², destinada à atividade de recebimento,

	Data de Celebração	Partes	Objeto
			armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 2</b>	21/07/2016	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 26.788,40 m², destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 3</b>	17/01/2017	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 26.788,40 m², destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 4</b>	16/07/2017	CDP e Petróleo Sabbá S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 26.788,40 m², destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.

Fonte: Elaboração própria

Em relação a novos investimentos, o critério estabelecido no contrato original era que seriam permitidos desde que autorizados pela CDP e aprovados pelo Conselho Nacional de Petróleo do Ministério dos Transportes, através da Empresa de Portos do Brasil S.A., conforme a Cláusula Décima Primeira da Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº de 25/11/1976.

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 4:

**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 Nacional de Portos – SNP, 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 que “*a mesma [Petróleo Sabbá] encaminhou um pleito solicitando **indenização de investimento** no Terminal de Miramar gerando o processo CDP 801/2017, situação conhecida da*



*Secretaria dos Portos que encaminhou o Ofício nº 93/2017 a CDP, ambos foram encaminhados ao Jurídico para manifestação.” (ANEXO 1).*

Em relação a esse pleito, a SNP, por meio de correspondência eletrônica de 5/7/2017, informou que *“a arrendatária encaminhou laudo técnico de avaliação patrimonial (utilizando o Método de Ross-Heidecke) referente aos investimentos e estruturas dos terminais operados, sendo apresentado as seguintes terminologias e valores: [...] R\$ 35.031.339,57 (valor a ser indenizado) [...] (valor base 12/2015)”*.

Conforme informações fornecidas pela SNP, a administração portuária já se manifestou no sentido de que a cobrança desses valores não seria legítima, contudo, esse pleito ainda está pendente de manifestação conclusiva por parte do poder concedente.

Desse modo, no que diz respeito à relação contratual existente com base na Escritura Pública de 1976, ora em análise, conforme informações enviadas pelos entes portuários, constata-se que há um pleito administrativo pendente, em que a arrendatária alega haver o valor de **R\$ 35.031.339,57** (data-base: dezembro de 2015) referentes a investimentos não amortizados.

Ainda por meio da correspondência eletrônica de 5/7/2017, a SNP informou sobre investimentos autorizados na infraestrutura de uso comum do porto no valor de **R\$ 1.900.000,00**. Entretanto, a Portaria nº 810, de 14 de setembro de 2017, que autorizou esses investimentos, estabelece, em seu art. 1º, que a autorização é realizada *“mediante a renúncia expressa a qualquer indenização, ressarcimento ou reequilíbrio econômico-financeiro em razão de tais investimentos, ainda que não aromatzados durante a vigência dos contratos de transição celebrados com a Companhia Docas do Pará”*. Desse modo, a possibilidade de não amortização desse investimento não se caracteriza como risco à futura licitação.

Desse modo, no que diz respeito à relação contratual existente com base na Escritura Pública de 1976, ora em análise, conforme informações enviadas pelos entes portuários, constata-se que há pleito administrativo ainda pendente de manifestação conclusiva por parte do poder concedente, no valor de R\$ 35.031.339,57 (data-base: dezembro de 2015), bem como novos investimentos autorizados *“mediante a renúncia expressa a qualquer indenização, ressarcimento ou reequilíbrio”*, no valor de R\$ 1.900.000,00.

### **3.4.2.10. Patrimonial**

#### **3.4.2.10.1. Escritura Pública de 1972**

Vide item 3.3.2.6.1 deste relatório.

#### **3.4.2.10.2. Escritura Pública de 1976**

Em relação à Escritura Pública de 1976, os bens integrantes foram indicados na Cláusula Segunda, *caput* e Parágrafo Único do referido instrumento, os quais especificam uma relação incluindo obras civis, “implementos e maquinários”, conforme especificado em “relação anexa” à Escritura.

O critério de reversibilidade foi estabelecido originalmente no Parágrafo Único da Cláusula Décima-Primeira do instrumento em questão, segundo o qual as benfeitorias serão incorporadas à CDP e ressarcidas pela CDP, mediante orçamento discriminativo do efetivamente gasto. O referido critério foi alterado no 2º Termo Aditivo do referido contrato, tendo sido mantida a mesma regra, apenas adicionando-se, ao final do dispositivo, o texto "*quando findo ou rescindido o presente contrato*".

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 4 tanques e “dutos diversos”.

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 originalmente explorada mediante a Escritura Pública de 1976, como já mencionado neste relatório. Assim, o critério de reversibilidade atualmente vigente é aquele estabelecido na Cláusula Décima Primeira do Contrato de Transição nº 4. Conforme esse dispositivo contratual, o critério de reversibilidade dos bens do terminal é o mesmo estabelecido no contrato de arrendamento anteriormente em vigor. Ressalta-se que o critério de reversibilidade original impõe o pagamento dos bens reversíveis pela CDP, já o Anexo II do Contrato de Transição, de forma aparentemente contraditória, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção de pagamento de indenização.

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 4, em seu Anexo II, apresenta a relação dos bens integrantes da instalação portuária arrendada, especificando o rol de bens reversíveis, e em seu Anexo III, apresenta o respectivo Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (ANEXO 4).

Em relação à possibilidade de bens provenientes de novos investimentos, conforme já indicado neste relatório, a CDP não informou sobre a existência de 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 4, de 16/07/2017 (ANEXO 4). 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 referentes à Escritura Pública de 1976, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular da área BEL02B, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017 (ANEXO 4), segundo o qual são reversíveis todos os bens do arrendamento, incluindo construções civis e equipamentos.

#### 3.4.2.11. 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 BEL02B, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 5). 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 BEL02B. 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 **BEL02B**, 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.

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>5</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>5</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 BEL02B está com o Licenciamento Ambiental regularizado, uma vez que é detentora de Licença de Operação sob o nº 10557/2017, emitida junto a SEMA com validade até 31/05/2022.

Além disso, destacou-se que: a) trata-se de área *brownfield* em operação; b) não estão previstas alterações significativas no terminal; c) haverá a continuidade de distribuição e recebimento de combustíveis, não sendo alterada a finalidade do terminal; e d) não é prevista alteração da área.

Tendo em vista todos esses fatores, foi estimado, em um cenário conservador, que o órgão ambiental demandará como requisito ao licenciamento a renovação da Licença de Operação, uma vez que não haverá a instalação de novos equipamentos para o aumento da movimentação de cargas na área. Porém, vale destacar que o processo de licenciamento deverá ser orientado por Termo de Referência a ser emitido pelo órgão ambiental.

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 custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental. Nessas condições, o valor total dos custos ambientais para a área BEL02B é de **R\$ 46.248.623** (quarenta e seis milhões, duzentos e quarenta e oito mil, seiscentos e vinte e três reais), conforme detalhado na tabela a seguir Tabela 6.

Tabela 10 – Previsão de custos ambientais da área BEL02B

ANO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
PERÍODO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
<b>BEL02B</b>																				
Implementação - Licenças																				
Implementação - Programas																				
Operação - Licenças	62.865					62.865					62.865				62.865					
	1.965.6	1.784.5	1.745.7	1.810.4	1.745.7	1.719.8	1.836.2	1.719.8	1.745.7	1.810.4	1.745.7	1.719.8	1.836.2	1.719.8	1.745.7	1.810.4	1.745.7	1.719.8	1.836.2	1.719.8
Operação - Programas	22	46	44	14	44	76	82	76	44	14	44	76	82	76	44	14	44	76	82	76
Dragagem	772.524	509.400	509.400	509.400	509.400	530.086	509.400	509.400	509.400	509.400	530.086	509.400	509.400	509.400	509.400	530.086	509.400	509.400	509.400	509.400
Notas:	1) Não é prevista implementação																			
TOTAL	2.801.0	2.293.9	2.255.1	2.319.8	2.255.1	2.312.8	2.345.6	2.229.2	2.255.1	2.319.8	2.338.6	2.229.2	2.345.6	2.229.2	2.255.1	2.403.3	2.255.1	2.229.2	2.345.6	2.229.2
	11	46	44	14	44	27	82	76	44	14	95	76	82	76	44	65	44	76	82	76

Fonte: ELP (2018)

### 3.4.2.12. 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.

A CDP informou que na área em questão “*inexistem processos judiciais, processos administrativos ou questões extrajudiciais e tratativas*” (ANEXO 2). Na mesma linha, a ANTAQ e a AGU não se manifestaram quanto à existência de processos referentes à referida área (ANEXO 1).

A SNP, porém, identificou 1 (um) processo administrativo envolvendo pedido de indenização referente à relação contratual existente com base na Escritura Pública de 1976, cuja atual titular é a Petróleo Sabbá S.A. (ANEXO 1). Trata-se do Processo NUP nº 00045.000156/2016-40, da SNP, em que a arrendatária encaminhou laudo técnico de avaliação patrimonial (utilizando o Método de Ross-Heidecke) referente aos investimentos e estruturas dos terminais operados, alegando direito de indenização pela constituição de benfeitorias ainda não completamente depreciadas, sendo apresentado o valor de **R\$ 35.031.339,57** a ser indenizado. A questão ainda está sendo analisada e não há decisão definitiva em âmbito administrativo. Foi informado que, na administração portuária, a questão está sendo analisada no âmbito do Processo CDP nº 801/2017.

A existência de processo tendo como objeto pleito de indenização por investimentos não amortizados, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo pelo fato de a atual arrendatária estar explorando a área mediante contrato de transição, cuja vigência se encerra com a realização da nova licitação da área. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.

As instituições questionadas (SNP, ANTAQ, AGU e administração portuária) 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.

### 3.4.2.13. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área BEL02B, 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 a seguir é apresentada análise de riscos referente à área Tabela 28 – Análise de riscos referentes à área em questão.

Tabela 11 – Análise de riscos referentes à área BEL02B

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<p><b>Contratual</b></p>	<p>Foram identificadas duas relações contratuais existentes: uma com base em Escritura Pública de 1972 e outra com base em Escritura Pública de 1976. Em ambas, a atual arrendatária é a Petróleo Sabbá.</p> <p><b>Escritura de 1972</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A Escritura Pública de 1972 foi extinta, tendo sido celebrados sucessivos contratos de transição. Atualmente, a área é explorada por meio do CT nº 4, com término de prazo de vigência previsto para 16/01/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.</li> <li>• Foi identificado pleito administrativo em que arrendatária solicita indenização de <b>R\$ 33.143.825,60</b> (data-base: dezembro de 2015) referentes a investimentos não amortizados.</li> </ul> <p><b>Escritura de 1976</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A Escritura Pública de 1976 foi extinta, tendo sido celebrados sucessivos contratos de transição. Atualmente, a área é explorada por meio do CT nº 4, com término de vigência previsto para 16/01/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.</li> <li>• Foi identificado pleito administrativo em que arrendatária solicita indenização de <b>R\$ 35.031.339,57</b> (data-base: dezembro de 2015) referentes a investimentos não amortizados.</li> <li>• A Portaria nº 810/2017 autorizou pedido de investimentos na infraestrutura de uso comum do porto “<i>mediante a renúncia expressa a qualquer indenização, ressarcimento ou reequilíbrio</i>”, no valor de <b>R\$ 1.900.000,00</b>.</li> </ul>	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área, uma vez que as duas relações contratuais atualmente existentes, de titularidade da Petróleo Sabbá, estão sendo exploradas mediante contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal.</p> <p>Tendo em vista os pleitos administrativos em que a Petróleo Sabbá solicita indenização de <b>R\$ 33.143.825,60</b> referente à Escritura de 1972, e <b>R\$ 35.031.339,57</b>, referente à Escritura de 1976, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>Quanto aos novos investimentos autorizados, no valor de R\$ <b>1.900.000,00</b>, entende-se que a possibilidade de não amortização desse investimento não se caracteriza como risco à futura licitação, já que foram autorizados “<i>mediante a renúncia expressa a qualquer indenização, ressarcimento ou reequilíbrio</i>”.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Patrimonial	<p><b>Escritura de 1972</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Critério de reversibilidade no contrato original: as benfeitorias serão incorporadas à CDP mediante ressarcimento.</li> <li>• O contrato de transição em vigor, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, contudo, de forma aparentemente contraditória, em seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção a pagamento de indenização.</li> <li>• O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação corresponde à parte dos bens relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017, que se encontram fisicamente na área mencionada (já que a outra parte dos bens reversíveis serão atribuídos à área BEL02A).</li> <li>• Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos, embora haja previsão de novos investimentos no 7º TA, ficando a CDP responsável por indenização caso não haja amortização.</li> </ul> <p><b>Escritura de 1976</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Critério de reversibilidade no contrato original: as benfeitorias serão incorporadas à CDP e ressarcidas pela CDP, mediante orçamento discriminativo do efetivamente gasto.</li> <li>• O contrato de transição em vigor, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original.</li> <li>• O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação corresponde aos bens relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017.</li> <li>• Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos.</li> </ul>	<p><b>Escritura de 1972</b></p> <p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem à parte dos ativos relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017, que se encontram na área mencionada (já que a outra parte dos bens reversíveis serão atribuídos à área BEL02A). Assim, os bens afetos ao terminal que se encontram na área BEL02B, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação, poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>Há uma aparente contradição no contrato de transição que pode vir a ser usada como fundamento pela arrendatária para eventual pleito de ressarcimento pelos bens reversíveis. O referido instrumento, em seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção a pagamento de indenização, contudo, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, que prevê ressarcimento da CDP pelos bens reversíveis.</p> <p><b>Escritura de 1976</b></p> <p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017. Assim, os bens afetos ao terminal, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>Há uma aparente contradição no contrato de transição que pode vir a ser usada como fundamento pela arrendatária para eventual pleito de ressarcimento pelos bens reversíveis. O referido instrumento, em seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção a pagamento de indenização, contudo, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, que prevê ressarcimento da CDP pelos bens reversíveis.</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>• Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Renovação da Licença de Operação (cenário conservador).</li> <li>• Custos ambientais estimados: <b>R\$ 46.248.623</b> (cenário conservador, considerando custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental).</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 BEL02B deverá arcar com os custos referentes à renovação da Licença de Operação, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de <b>R\$ 46.248.623</b>.</p>
<b>Processual</b>	<p>Foram identificados 2 (dois) processos administrativos envolvendo a área BEL02B, qual sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Processo NUP 00045.000156/2016-40, no âmbito da SNP, em que a arrendatária Petróleo Sabbá S.A. pleiteia indenização por benfeitorias não depreciadas, no valor de <b>R\$ 33.143.825,60</b> (data-base: dezembro de 2015), referente à Escritura de 1972 e de <b>R\$ 35.031.339,57</b>, referente à Escritura de 1976. O processo encontra-se em análise pela Assessoria Jurídica do MTPA.</li> <li>• Processo de número não informado, no âmbito da SNP, em que a Petróleo Sabbá realizou pedido de autorização de investimentos, no valor de <b>R\$ 1.900.000,00</b>, em infraestrutura de uso comum do porto. A Portaria-MTPA nº 810, de 14 de setembro de 2017, autorizou os referidos investimentos, “<i>mediante a renúncia expressa a qualquer indenização, ressarcimento ou reequilíbrio econômico-financeiro em razão de tais investimentos, ainda que não aromatizados durante a vigência dos</i> </li></ul>	<p>Quanto ao pedido de indenização da Petróleo Sabbá, a questão ainda está sendo analisada em âmbito administrativo e não há decisão definitiva. Ressalta-se que a existência de processo tendo como objeto pleito de indenização por investimentos não amortizados, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo pelo fato de a atual arrendatária estar explorando a área mediante contrato de transição, cuja vigência se encerra com a realização da nova licitação da área. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>Já a autorização de investimentos no valor de <b>R\$ 1.900.000,00</b> foi concedida “<i>mediante a renúncia expressa a qualquer indenização, ressarcimento ou reequilíbrio</i>”, desse modo, a possibilidade de não amortização desses investimentos não se caracteriza como risco à futura licitação.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
	<i>contratos de transição celebrados com a Companhia Docas do Pará</i>	
<b>Geral</b>	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área.</p> <p>Existe pleito de indenizações por benfeitorias não depreciadas, formulado pela Petróleo Sabbá, no valor de <b>R\$ 33.143.825,60</b>, referente à Escritura de 1972, e de <b>R\$ 35.031.339,57</b>, referente à Escritura de 1976. A existência do pleito em questão, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque a área está sendo explorada mediante contratos de transição. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>A autorização de investimentos pela Portaria-MTPA nº 810/2017, no valor de <b>R\$ 1.900.000,00</b>, foi concedida “<i>mediante a renúncia expressa a qualquer indenização, ressarcimento ou reequilíbrio</i>”, desse modo, a possibilidade de não amortização desses investimentos não se caracteriza como risco à futura licitação.</p> <p>Os bens afetos ao terminal, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos. Contudo, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de <b>R\$ 46.248.623</b>.</p> <p>Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	
	<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 ou à futura titular da área</p> <p>Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p>	

Fonte: Elaboração própria

### 3.5. Relatório de *due diligence* legal da área BEL04

#### 3.5.1. Apresentação da área

A superfície da área de arrendamento é de aproximadamente **25.010 m<sup>2</sup>**, com conexões de rodovia e cais, conforme indicado na figura a seguir.



Figura 6 – Localização da área do arrendamento BEL04

Fonte: EPL, com base no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ (2017)

As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **BEL04** envolvem recepção, armazenagem e distribuição de combustível. Além dos produtos derivados do petróleo oriundos do modal aquaviário – diesel, gasolina e querosene, são recebidos pelo modal rodoviário volumes de etanol e biodiesel.

O etanol recebido pode ser do tipo anidro para adição à gasolina e hidratado para a distribuição final, enquanto o biodiesel se destina à realização de mistura com o diesel comum.

Atualmente a área possui 11 tanques de armazenagem de graneis líquidos, com fundações de concreto e bacias de contenção para o controle de vazamentos. Esse conjunto de tanques resulta em uma capacidade total de armazenagem estática estimada em **18.200 t**.

Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **BEL04** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2017) do Terminal Petroquímico de Miramar. A área está classificada como afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na tabela a seguir Tabela 3, é para o estabelecimento de terminal para a movimentação e armazenagem de graneis líquidos.

Tabela 12 – Características da área BEL04

Tipo	Descrição
Código da área	5
Código da área conforme o Programa de Arrendamentos Portuários	BEL04
Finalidade	Movimentação e armazenagem
Tipo de carga	Graneis líquidos

Tipo	Descrição
Área (m²)	25.010

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

### 3.5.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória

#### 3.5.2.14. Contratual

A área BEL04 é atualmente explorada pela empresa Ipiranga Produtos de Petróleo S.A., e tem como finalidade a atividade de armazenagem e movimentação de granéis líquidos.

A relação contratual atualmente existente teve origem na Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 01/12/1971, celebrada entre a CDP e a Texaco Brasil S.A., para a locação de terminal de inflamáveis em terreno de 40.275 m², situado no Terminal de Miramar. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 7 (sete) termos aditivos.

Encerrado o contrato original, foram celebrados 5 (cinco) 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 5, instrumento pelo qual a área é atualmente explorada, é no dia **22/02/2018**, 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 a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área BEL04<sup>6</sup>.

Tabela 13 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área BEL04

	Data de Celebração	Partes	Objeto
<b>Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº</b>	01/12/1971	CDP e Texaco Brasil S.A.	Locação de terminal de inflamáveis em terreno de 40.275 m², situado no Terminal de Miramar.
<b>Termo Aditivo nº 1</b> (escritura)	08/01/1974	CDP e Texaco Brasil S.A.	Alteração das Cláusulas Primeira e Nona, acerca das dimensões da área alugada, que passou para 24.787,02 m².

<sup>6</sup> Para informações mais detalhadas a respeito de dados contratuais, consultar a **Planilha Due Diligence** (APÊNDICE).

	<b>Data de Celebração</b>	<b>Partes</b>	<b>Objeto</b>
<b>Termo Aditivo nº 2</b> (escritura)	26/11/1979	CDP e Texaco Brasil S.A.	Alteração das Cláusulas Sexta e Nona, acerca do pagamento de taxas portuárias e da possibilidade de movimentação de álcool anidro.
<b>Termo Aditivo nº 3</b> (escritura, denominado TA nº 2)	10/03/1981	CDP e Texaco Brasil S.A.	Alteração da Cláusula Sexta, acerca do pagamento de taxas portuárias.
<b>Termo Aditivo nº 4</b> (escritura, denominado TA nº 3)	22/06/1982	CDP e Texaco Brasil S.A.	Estabelecimento de valor da cobrança pela movimentação de álcool anidro.
<b>Termo Aditivo nº 5</b> (escritura, denominado TA nº 4)	21/08/1984	CDP e Texaco Brasil S.A.	Alteração da Cláusula Sexta, acerca do pagamento de taxas portuárias.
<b>Termo Aditivo nº 6</b> (escritura, denominado TA nº 5)	22/03/1996	CDP e Texaco Brasil S.A.	Prorrogação do prazo pelo período de 5 (cinco) anos, a partir de 01/09/1995, passando seu término para 31/08/2000. O contrato considera-se prorrogado por iguais períodos e nas mesmas condições, sempre que não houver a sua denúncia com antecedência mínima de 6 (seis) meses do seu término por qualquer das partes.  Estabelecimento de valor de taxa de capatazia.
<b>Termo Aditivo nº 7</b> (denominado TA nº 6)	04/12/2009	CDP e Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Registro de mudança de razão social de Texaco Brasil S.A. para Chevron Brasil LTDA e, posteriormente, para Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.
<b>Contrato de Transição nº 1</b>	25/08/2015	CDP e Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 24.787,02 m², destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 2</b>	19/02/2016	CDP e Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 24.787,02 m², destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 3</b>	19/08/2016	CDP e Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 24.787,02 m², destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.

	Data de Celebração	Partes	Objeto
<b>Contrato de Transição nº 4</b>	22/02/2017	CDP e Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 24.787,02 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 5</b>	22/08/2017	CDP e Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 24.787,02 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.

Fonte: Elaboração própria

Em relação a novos investimentos, o critério estabelecido no contrato original era que seriam permitidos desde que desde que autorizados pela CDP e aprovada pelo Conselho Nacional de Petróleo do Ministério dos Transportes, através do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN).

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 e ressalvadas as disposições no Termo de Risco de Investimentos – TRI, conforme dispõe a Cláusula Sexta do Contrato de Transição nº 5:

**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, ressalvadas as disposições no Termo de Risco de Investimento – TRI.

**PARÁGRAFO ÚNICO:** Mediante prévia autorização do MTPA, 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)

Conforme o Ofício nº 295/2017/DG-ANTAQ, de 10/08/2017, consta requerimento da Ipiranga de autorização para realização de investimentos emergenciais no Sistema de Combate a Incêndio, em relação ao qual a Agência se manifestou por meio da Resolução nº 4.857, de 10 de junho de 2016. Conforme informado pela administração portuária, o MTPA celebrou a Portaria nº 39, de 26 de janeiro de 2017, autorizando a realização de investimento emergencial no terminal em questão, no valor aproximado de **R\$ 14.771,881,54**, mediante Termo de Risco de Investimento – TRI. Nos termos do TRI, o investimento deve ser realizado “*por conta e risco da arrendatária*”, contudo, “*o eventual ressarcimento pelo investimento autorizado pode ocorrer, total ou parcialmente, caso o Poder Concedente reconheça tal investimento oportuno, com base nas obrigações contratuais vigentes [...]*”. Quanto à regra estabelecida no Contrato de Transição para a realização de novos investimentos, deve-se observar o disposto na sua Cláusula Sexta,

que estabelece, em seu *caput*, que os eventuais recursos necessários à instalação serão aplicados “*não cabendo indenização*”, exceto se realizados para “*atender exigências de saúde, segurança ou ambientais impostas por determinação regulatória*”. Os investimentos realizados, conforme a Portaria MTPA nº 39/2017, consistem em “*estruturas que atendam às normas da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos – CONAPORTOS e do Código ISPS (International Ship Port Facility Security), incluindo a construção de quatro novos tanques, o projeto do sistema de aditivação para o oleoduto de gasolina e o projeto de novo gerador*”. Desse modo, caberá ao Poder Concedente avaliar se será cabível o ressarcimento pelo investimento em questão, observando os dispositivos normativos e contratuais mencionados.

Uma vez que a área em questão está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, não se vislumbra a possibilidade de permanência da atual arrendatária, uma vez concluídos os procedimentos licitatórios para o novo arrendamento. Contudo, uma vez que foram realizados novos investimentos mediante TRI, ainda que tenham sido “*por conta e risco da arrendatária*”, caberá ao Poder Concedente avaliar se será cabível o ressarcimento pelos investimentos em questão. Portanto, existe a possibilidade de ser atribuída à nova titular da área o pagamento de valor de outorga a ser usado pelo poder público para arcar com eventual indenização proveniente dos investimentos mencionados.

### **3.5.2.15. Patrimonial**

Os bens integrantes da área BEL04, na origem da relação contratual atualmente existente, foram indicados na Cláusula Segunda da Escritura Pública de Contrato de Locação S/Nº, de 01/12/1971. Conforme a relação apresentada, fariam parte do terminal bens relativos a construções civis, tanques, abrigos, casa de bombas, armazém, entre outros, incluindo “*implementos e maquinaria existentes no terminal*”.

O critério de reversibilidade foi estabelecido originalmente na Cláusula Décima Primeira do instrumento contratual em questão. De acordo com esse dispositivo, reverterão imediatamente as benfeitorias incorporadas, ressarcidas em 50% pela CDP, havendo a possibilidade de retenção de 50% das taxas portuárias pela locatária até ressarcimento dos investimentos.

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 8 tanques verticais, 3 linhas de duto e 1 plataforma de carregamento.

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 5, segundo a qual o critério de reversibilidade dos bens do terminal é o mesmo estabelecido no contrato de arrendamento anteriormente em vigor. Já o item 5 do Anexo II do Contrato de Transição nº 5 estabelece: "*A locatária se obriga a entregar o terreno, as benfeitorias, construções, instalações e equipamentos objetos da locação, no término do prazo fixado, independente de qualquer interpelação judicial ou extrajudicial. Decorrido o prazo de vigência do presente contrato, as benfeitorias inamovíveis implantadas incorporar-se-ão ao acervo patrimonial da CDP, independentemente do pagamento de qualquer indenização*". Ressalta-se que o dispositivo citado aparentemente conflita com a regra do contrato original, segundo a qual 50% das benfeitorias seriam ressarcidas pela CDP.

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 5, em seu Anexo II, apresenta a relação dos bens integrantes da instalação portuária arrendada, especificando o rol de bens reversíveis da área BEL04, e em seu Anexo III, apresenta o respectivo Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (ANEXO 4).

Em relação à possibilidade de bens provenientes de novos investimentos, o MTPA celebrou a Portaria nº 39, de 26 de janeiro de 2017, autorizando a realização de investimento emergencial no terminal em questão, no valor aproximado de **R\$ 14.771,881,54**, mediante Termo de Risco de Investimento – TRI.

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 5, de 22/08/2017 (ANEXO 4). 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 BEL04, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no item 5 do Anexo II do Contrato de Transição nº 5, de 22/08/2017 (ANEXO 4), que são todos os bens do arrendamento, especificamente o terreno, as benfeitorias, construções, instalações e equipamentos objetos da locação.

### **3.5.2.16. 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 BEL04, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 5). 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 BEL04. 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 **BEL04**, 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.

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>7</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 BEL04 está com o Licenciamento Ambiental regularizado, uma vez que é detentora das licenças especificadas na tabela a seguir.

Tabela 14 – Licenças ambientais da área BEL04

Identificação do Documento	Órgão Responsável	Objeto	Emissão	Validade
Licença de Operação - LO nº 7335/2013	SEMAS/PA (Secretaria Municipal de Meio Ambiente e	<b>Licença de Operação</b> Objeto: Comércio atacadista e armazenamento de	25/07/2013	*24/07/2017 (validade prorrogada até

<sup>7</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*.

	Sustentabilidade/ Belém-PA)	álcool carburante, derivados de petróleo e lubrificantes especificados (classificados) ou não.		manifestação da SEMAS/PA)
Licença de Instalação - LI nº 2691/2016	SEMAS/PA	<b>Licença de Instalação</b> Objeto: Instalação/substituição de tanques e/ou equipamentos com ou sem reforma.	09/12/2016	09/12/2019
Licença de Operação – LO n. 8008/2013	SEMAS/PA	<b>Licença de Operação</b> Objeto: Operação de movimentação de combustíveis no Terminal Petroquímico de Miramar, bem como pequenas obras.	23/09/2013	22/09/2017

Fonte: EPL (2017)

Além disso, destacou-se que: a) trata-se de área *brownfield* em operação; b) não estão previstas alterações significativas no terminal; c) haverá a continuidade de distribuição e recebimento de combustíveis, não sendo alterada a finalidade do terminal; e d) não é prevista alteração da área.

Tendo em vista todos esses fatores, foi estimado, em um cenário conservador, que o órgão ambiental demandará como requisito a renovação da Licença de Operação, uma vez que não haverá instalação<sup>8</sup> de novos equipamentos para o aumento da movimentação de cargas na área. Porém, vale destacar que o processo de licenciamento deverá ser orientado por Termo de Referência a ser emitido pelo órgão ambiental.

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 custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental. Nessas condições, o valor total dos custos ambientais para a área BEL04 é de **R\$ 35.489.947** (trinta e cinco milhões, quatrocentos e oitenta e nove mil, novecentos e quarenta e sete reais), conforme detalhado na tabela a seguir Tabela 6.

<sup>8</sup> Considera-se que as 3 esferas previstas já estarão implantadas ao término do processo de arrendamento.

Tabela 15 – Previsão de custos ambientais da área BEL04

ANO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
PERÍODO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
<b>BEL04</b>																				
Implementação - Licenças																				
Implementação - Programas																				
Operação - Licenças	62.865					62.865					62.865					62.865				
	1.780.9	1.599.8	1.561.0	1.625.7	1.561.0	1.535.1	1.651.5	1.535.1	1.561.0	1.625.7	1.561.0	1.535.1	1.651.5	1.535.1	1.561.0	1.625.7	1.561.0	1.535.1	1.651.5	1.535.1
Operação - Programas	24	48	46	16	46	78	84	78	46	16	46	78	84	78	46	16	46	78	84	78
Dragagem	253.398	167.090	167.090	167.090	167.090	173.875	167.090	167.090	167.090	167.090	173.875	167.090	167.090	167.090	167.090	173.875	167.090	167.090	167.090	167.090
Notas:	1) Não é prevista implementação																			
TOTAL	2.097.1	1.766.9	1.728.1	1.792.8	1.728.1	1.771.9	1.818.6	1.702.2	1.728.1	1.792.8	1.797.7	1.702.2	1.818.6	1.702.2	1.728.1	1.862.4	1.728.1	1.702.2	1.818.6	1.702.2
	87	38	36	06	36	18	74	68	36	06	86	68	74	68	36	56	36	68	74	68

Fonte: ELP (2018)

### 3.5.2.17. 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.

A CDP informou que na área em questão “*inexistem processos judiciais, processos administrativos ou questões extrajudiciais e tratativas*” (ANEXO 2). Na mesma linha, a ANTAQ e a AGU não se manifestaram quanto à existência de processos referentes à referida área (ANEXO 1).

A SNP, porém, identificou 1 (um) processo administrativo envolvendo pedido de realização de investimentos emergenciais em relação ao contrato de titularidade da Ipiranga Produtos de Petróleo S.A. (ANEXO x). A SNP não informou o número do processo administrativo referente ao pleito em questão. Identificou-se, contudo, que o MTPA celebrou a Portaria nº 39, de 26 de janeiro de 2017, autorizando a realização de investimento emergencial no terminal em questão, no valor aproximado de **R\$ 14.771,881,54**, mediante Termo de Risco de Investimento – TRI, segundo o qual os investimentos são realizados “por conta e risco da arrendatária”.

Conforme já mencionado, uma vez que a área em questão está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, não se vislumbra a possibilidade de permanência da atual arrendatária, uma vez concluídos os procedimentos licitatórios para o novo arrendamento. Contudo, uma vez que foram realizados novos investimentos mediante TRI, ainda que tenham sido “*por conta e risco da arrendatária*”, caberá ao Poder Concedente avaliar se será cabível o ressarcimento pelos investimentos em questão. Portanto, existe a possibilidade de ser atribuída à nova titular da área o pagamento de valor de outorga a ser usado pelo poder público para arcar com eventual indenização proveniente dos investimentos mencionados.

As instituições questionadas (SNP, ANTAQ, AGU e administração portuária) 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.

### 3.5.2.18. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área BEL04, 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 a seguir é apresentada análise de riscos referente à área Tabela 28 – Análise de riscos referentes à área em questão.

Tabela 16 – Análise de riscos referentes à área BEL04

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<b>Contratual</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A Escritura Pública de 1971 foi extinta, tendo sido celebrados sucessivos contratos de transição. Atualmente, a área é explorada pela Ipiranga Produtos de Petróleo S.A., por meio do CT nº 5, com término de prazo de vigência previsto para 22/02/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.</li> <li>• A Portaria nº 39, de 26 de janeiro de 2017, autorizou a realização de investimento emergencial no terminal em questão, no valor aproximado de <b>R\$ 14.771,881,54</b>, mediante Termo de Risco de Investimento – TRI. Nos termos do TRI, o investimento foi realizado “<i>por conta e risco da arrendatária</i>”, contudo, “<i>o eventual ressarcimento pelo investimento autorizado pode ocorrer, total ou parcialmente, caso o Poder Concedente reconheça tal investimento oportuno, com base nas obrigações contratuais vigentes [...]</i>”.</li> </ul>	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área, uma vez que a relação contratual atualmente existente está formalizada mediante contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal.</p> <p>Quanto à autorização de investimentos no valor aproximado de <b>R\$ 14.771,881,54</b>, nos termos do TRI, o investimento foi realizado “<i>por conta e risco da arrendatária</i>”. Caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p>
<b>Patrimonial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Critério de reversibilidade no contrato original: reverterem as benfeitorias incorporadas imediatamente à CDP, ressarcidas em 50% pela CDP.</li> <li>• O contrato de transição em vigor, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, contudo, de forma aparentemente contraditória, no item 5 do seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis “<i>independentemente do pagamento de qualquer indenização</i>”.</li> <li>• O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação corresponde aos bens relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 5, de 22/08/2017.</li> <li>• Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos.</li> </ul>	<p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos ativos relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 5, de 22/08/2017. Assim, os bens afetos ao terminal, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação, poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>Há uma aparente contradição no contrato de transição que pode vir a ser usada como fundamento pela arrendatária para eventual pleito de ressarcimento pelos bens reversíveis. O Contrato de Transição, em seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção a pagamento de indenização, contudo, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, que prevê ressarcimento da CDP pelos bens reversíveis, correspondente a 50% do seu valor.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Ambiental	<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: Renovação da Licença de Operação (cenário conservador).</li> <li>• Custos ambientais estimados: <b>R\$ 35.489.947</b> (cenário conservador, considerando custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental).</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 BEL04 deverá arcar com os custos referentes à renovação da Licença de Operação, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de <b>R\$ 35.489.947</b>.</p>
Processual	<p>Foi identificado 1 (um) processo administrativos envolvendo a área BEL04, qual seja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Processo de número não informado, no âmbito do MTPA, em que a arrendatária Ipiranga Produtos de Petróleo S.A. realizou pedido de autorização de investimento emergencial, no valor de <b>R\$ 14.771,881,54</b>, o qual foi concedido na Portaria-MTPA nº 39/2017, mediante Termo de Risco de Investimento – TRI, “<i>por conta e risco da arrendatária</i>”.</li> </ul>	<p>Nos termos do TRI que autorizou a realização de investimento no valor de <b>R\$ 14.771,881,54</b>, o investimento deve ser realizado “<i>por conta e risco da arrendatária</i>”. Contudo, “<i>o eventual ressarcimento pelo investimento autorizado pode ocorrer, total ou parcialmente, caso o Poder Concedente reconheça tal investimento oportuno, com base nas obrigações contratuais vigentes [...]</i>”. Quanto à regra estabelecida no Contrato de Transição para a realização de novos investimentos, deve-se observar o disposto na sua Cláusula Sexta, que estabelece, em seu <i>caput</i>, que os eventuais recursos necessários à instalação serão aplicados “<i>não cabendo indenização</i>”, exceto se realizados para “<i>atender exigências de saúde, segurança ou ambientais impostas por determinação regulatória</i>”. Os investimentos realizados, conforme a Portaria MTPAC nº 39/2017, consistem em “<i>estruturas que atendam às normas da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos – CONAPORTOS e do Código ISPS (International Ship Port Facility Security), incluindo a construção de quatro novos tanques, o projeto do sistema de aditivação para o oleoduto de gasolina e o projeto de novo gerador</i>”. Desse modo, caberá ao Poder Concedente avaliar se será</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
		cabível o ressarcimento pelo investimento em questão, observando os dispositivos normativos e contratuais mencionados. Caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.
<b>Geral</b>	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área.</p> <p>A Portaria nº 39, de 26 de janeiro de 2017, autorizou a realização de investimento emergencial no terminal em questão, no valor aproximado de <b>R\$ 14.771,881,54</b>, mediante Termo de Risco de Investimento – TRI. Nos termos do TRI, o investimento foi realizado “<i>por conta e risco da arrendatária</i>”, contudo, “<i>o eventual ressarcimento pelo investimento autorizado pode ocorrer, total ou parcialmente, caso o Poder Concedente reconheça tal investimento oportuno, com base nas obrigações contratuais vigentes [...]</i>”. O TRI em questão não garante ressarcimento ao arrendatário, porém, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>Os bens afetos ao terminal, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos. No entanto, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de <b>R\$ 35.489.947</b>.</p> <p>Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	
	<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 ou à futura titular da área</p> <p>Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p>	

Fonte: Elaboração própria

### 3.6. Relatório de *due diligence* legal da área BEL08

#### 3.6.1. Apresentação da área

A superfície da área de arrendamento é de aproximadamente 51.450m<sup>2</sup>, com conexões de rodovia e cais, conforme indicado na figura a seguir.



Figura 7 – Localização da área do arrendamento BEL08

Fonte: EPL, com base no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ (2017)

As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **BEL08** envolvem recepção, armazenagem e distribuição de combustível. Além dos produtos derivados do petróleo oriundos do modal aquaviário – diesel, gasolina e querosene, são recebidos pelo modal rodoviário volumes de etanol e biodiesel.

O etanol recebido pode ser do tipo anidro para adição à gasolina e hidratado para a distribuição final, enquanto o biodiesel se destina à realização de mistura com o diesel comum.

Atualmente a área não possui estruturas de armazenagem para graneis líquidos. Projeta-se a implantação das estruturas necessárias às operações, incluindo tanques com capacidade total de armazenagem estática estimada em **49.821t**.

Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **BEL08** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2017) do Terminal Petroquímico de Miramar. A área está classificada como afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na tabela a seguir Tabela 3, é para o estabelecimento de terminal para a movimentação e armazenagem de graneis líquidos.

Tabela 17 – Características da área BEL08

Tipo	Descrição
Código da área	8
Código da área conforme o Programa de Arrendamentos Portuários	BEL08
Finalidade	Movimentação e armazenagem
Tipo de carga	Graneis líquidos
Área (m <sup>2</sup> )	51.450



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

#### **3.6.2.19. Contratual**

A área BEL08 é atualmente explorada pela empresa Petrobrás Distribuidora S.A., e tem como finalidade a atividade de armazenagem e movimentação de granéis líquidos.

A relação contratual atualmente existente teve origem na Escritura Pública de Contrato de Arrendamento S/Nº, de 09/01/1974, celebrada entre a CDP e a Petrobrás Distribuidora S.A., para a cessão por arrendamento de terreno de 50.700 m<sup>2</sup>, para a construção de terminal destinado ao recebimento e armazenagem de inflamáveis líquidos a granel, situado no Terminal de Miramar. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 3 (três) termos aditivos.

Por meio da Resolução nº 2.858-ANTAQ, de 17 de abril de 2013, a ANTAQ deliberou: pela declaração de extinção do Contrato de Arrendamento S/Nº, de 09/01/1974; pela declaração de nulidade do 3º aditivo que ratificou a prorrogação tácita do contrato de arrendamento; pela impossibilidade de reconhecimento de renovação automática do referido contrato; pela abertura de Processo Administrativo Contencioso em face da recorrente; e pelo reconhecimento da possibilidade de contratação de transição. Posteriormente, foi publicada a Resolução nº 3.420-ANTAQ, de 29 de maio de 2014, alterando a Resolução ANTAQ nº 2.858-2013, revogando seus artigos 5º e 6º e autorizando a celebração de Contrato de Transição.

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 **10/07/2018**, 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 a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área BEL08<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Para informações mais detalhadas a respeito de dados contratuais, consultar a **Planilha Due Diligence** (APÊNDICE).

Tabela 18 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área BEL08

	<b>Data de Celebração</b>	<b>Partes</b>	<b>Objeto</b>
<b>Escritura Pública de Contrato de Arrendamento S/Nº</b>	09/01/1974	CDP e Petrobrás Distribuidora S.A.	Cessão por arrendamento de terreno de 50.700 m <sup>2</sup> , para a construção de terminal destinado ao recebimento e armazenagem de inflamáveis líquidos a granel, situado no Terminal de Miramar.
<b>Termo Aditivo nº 1</b> (escritura)	24/05/1984	CDP e Petrobrás Distribuidora S.A.	Prorrogação do prazo de vigência por 10 (dez) anos, a contar de 10/01/1984, terminando em 09/01/1994. O contrato será prorrogado por mais 10 (dez) anos se qualquer das partes não manifestar outro desejo.  Previsão de reajuste semestral do valor do aluguel.
<b>Termo Aditivo nº 2</b> (escritura)	03/09/1984	CDP e Petrobrás Distribuidora S.A.	Retificação da Cláusula Terceira do Termo Aditivo nº 1, acerca do reajuste do valor do aluguel.
<b>Termo Aditivo nº 3</b> (escritura) (declarado nulo pela Resolução nº 2858-ANTAQ, de 17 de abril de 2013)	26/12/1996	CDP e Petrobrás Distribuidora S.A.	Alteração do valor de aluguel.  O contrato fica prorrogado por iguais períodos e nas mesmas condições, sempre que não houver a sua denúncia com a antecedência mínima de 6 (seis) meses do seu término, por qualquer das partes.  Estabelecimento de taxa portuárias.
<b>Contrato de Transição nº 1</b>	15/07/2015	CDP e Petrobrás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 50.700 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 2</b>	15/01/2016	CDP e Petrobrás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 50.700 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 3</b>	15/07/2016	CDP e Petrobrás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 50.700 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 4</b>	11/01/2017	CDP e Petrobrás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 50.700 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.

	Data de Celebração	Partes	Objeto
<b>Contrato de Transição nº 5</b>	13/07/2017	CDP e Petrobrás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 50.700 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.
<b>Contrato de Transição nº 6</b>	10/01/2018	CDP e Petrobrás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 50.700 m <sup>2</sup> , destinada à atividade de recebimento, armazenamento e expedição de inflamáveis líquidos a granel.

Fonte: Elaboração própria

Em relação a novos investimentos, o critério estabelecido no contrato original era que seriam permitidos desde que autorizado pela CDP e aprovado pelo Conselho Nacional de Petróleo do Ministério dos Transportes, através do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, conforme a Cláusula Décima Quarta da Escritura Pública Escritura Pública de Contrato de Arrendamento S/Nº, de 9/1/1974.

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 6:

**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 do MTPA, a **ARRENDATÁRIA** 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 1).

Portanto, uma vez que a área em questão 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.

### 3.6.2.20. Patrimonial

Não foram identificados bens integrantes da área BEL08 na origem da relação contratual atualmente existente. Conforme a Cláusula Terceira da Escritura Pública de Contrato de Arrendamento S/Nº, de 09/01/1974, as instalações seriam construídas pela própria arrendatária.

O critério de reversibilidade foi estabelecido originalmente na Cláusula Sexta do instrumento contratual em questão. De acordo com esse dispositivo, reverterão imediatamente as benfeitorias de obras civis existentes, havendo 180 dias para remoção, passando o remanescente à CDP. Em caso de venda, a CDP tem preferência.

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 diversos" e plataforma de carregamento.

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 BEL08, como já mencionado neste relatório. Assim, o critério de reversibilidade atualmente vigente é aquele estabelecido na Cláusula Décima Primeira do Contrato de Transição nº 6, segundo a qual o critério de reversibilidade dos bens do terminal é o mesmo estabelecido no contrato de arrendamento anteriormente em vigor. O item 5 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6 dispõe que "*as instalações técnicas pertencem a DISTRIBUIDORA, a qual findo o prazo de utilização prevista, poderá retirá-las do local, assistindo-lhe também o dever de deixar na área as benfeitorias de obras civis existentes, tais como: construções, prédios, galpões, cercas, instalações de água, esgotos, sanitários e instalações elétricas*".

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, especificando o rol de bens reversíveis da área BEL08, e em seu Anexo III, apresenta o respectivo Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (ANEXO 4).

Em relação à possibilidade de bens provenientes de novos investimentos, conforme já indicado neste relatório, a CDP não informou sobre a existência de 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 item 5.1 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6, de 10/01/2018 (ANEXO 4). 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 BEL08, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no item 5.1 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6, de 10/01/2018 (ANEXO 4), 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.

### **3.6.2.21. 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 BEL08, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 5). 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 BEL08. 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 **BEL08**, 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.

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>10</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 BEL08 está com o Licenciamento Ambiental regularizado, uma vez que é detentora de Licença de Operação sob o nº 9174/2015, emitida junto a SEMA com validade até 20/06/2020.

Além disso, destacou-se que: a) trata-se de um *brownfield* que agregará área *greenfield*, pois parte da área se encontra em operação, enquanto a outra, ainda não possui atividades e licença ambiental; b) não estão previstas alterações significativas na área implantada, somente em parte da área na qual não há infraestrutura; e c) haverá a continuidade de distribuição e recebimento de combustíveis, não sendo alterada a finalidade do terminal.

Tendo em vista todos esses fatores, foi estimado, em um cenário conservador, que o órgão ambiental demandará como requisito ao licenciamento a Licença Prévia para a área *greenfield* e Licença de Instalação para a área *brownfield* por meio de um Licenciamento Simplificado, uma vez que haverá instalação de novos equipamentos para o aumento da movimentação de cargas na área. Porém, vale destacar que o processo de licenciamento deverá ser orientado por Termo de Referência a ser emitido pelo órgão ambiental.

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 custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental. Nessas condições, o valor total dos custos ambientais para a área BEL08 é de **R\$ 42.485.812** (quarenta e dois milhões, quatrocentos e oitenta e cinco mil, oitocentos e doze reais), conforme detalhado na tabela a seguir Tabela 6.

---

<sup>10</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*.

Tabela 19 – Previsão de custos ambientais da área BEL08

ANO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
PERÍODO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
<b>BEL08</b>																				
Implementação - Licenças	1.146.325																			
Implementação - Programas	1.313.715	3																		
Operação - Licenças			62.865					62.865					62.865					62.865		
Operação - Programas			2.248.9	1.849.7	1.810.9	1.875.6	1.901.4	1.785.0	1.901.4	1.785.0	1.810.9	1.875.6	1.810.9	1.785.0	1.901.4	1.785.0	1.810.9	1.875.6	1.810.9	1.785.0
Compensação	262.913	262.913																		
Dragagem	339.138	223.627	223.627	223.627	223.627	232.708	223.627	223.627	223.627	223.627	232.708	223.627	223.627	223.627	223.627	232.708	223.627	223.627	223.627	223.627
Notas:	1) Prevê-se 2 anos de implementação 2) Não Opera durante implementação																			
TOTAL	3.062.090	2	53	60	58	09	96	55	96	90	39	28	23	90	96	71	58	93	58	90

Fonte: EPL (2018)

### 3.6.2.22. 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.

A CDP informou que na área em questão “*inexistem processos judiciais, processos administrativos ou questões extrajudiciais e tratativas*” (ANEXO 2). Na mesma linha, a ANTAQ, a AGU e o poder concedente não se manifestaram quanto à existência de processos referentes à referida área (ANEXO 1).

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.

As instituições questionadas (SNP, ANTAQ, AGU e administração portuária) 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.

### 3.6.2.23. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área BEL08, 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 a seguir é apresentada análise de riscos referente à área Tabela 28 – Análise de riscos referentes à área em questão.

Tabela 20 – Análise de riscos referentes à área BEL08

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<b>Contratual</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>A Escritura Pública de Contrato de Arrendamento S/Nº, de 09/01/1974, foi extinta, tendo sido celebrados sucessivos contratos de transição. Atualmente, a área é explorada pela Petrobrás Distribuidora S.A., por meio do CT nº 6, com término de prazo de vigência previsto para 10/07/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.</li></ul>	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área, uma vez que a relação contratual atualmente existente está formalizada mediante contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal.</p> <p>Não foram identificados investimentos não amortizados referentes à área em questão.</p>



Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<b>Patrimonial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Critério de reversibilidade no contrato original: reverterem benfeitorias de obras civis existentes.</li> <li>• O contrato de transição em vigor, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original. O item 5 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6 dispõe que "<i>as instalações técnicas pertencem a DISTRIBUIDORA, a qual findo o prazo de utilização prevista, poderá retirá-las do local, assistindo-lhe também o dever de deixar na área as benfeitorias de obras civis existentes, tais como: construções, prédios, galpões, cercas, instalações de água, esgotos, sanitários e instalações elétricas</i>".</li> <li>• O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação corresponde aos bens relacionados no item 5.1 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6, de 10/01/2018.</li> <li>• Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos.</li> </ul>	<p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos ativos relacionados no item 5.1 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6, de 10/01/2018. Assim, "<i>as benfeitorias de obras civis existentes, tais como: construções, prédios, galpões, cercas, instalações de água, esgotos, sanitários e instalações elétricas</i>" poderão ser aproveitados pela futura titular da área, contudo, as instalações técnicas não são reversíveis, o que deverá gerar custos para a futura arrendatária.</p>
<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 para a área <i>greenfield</i> e Licença de Instalação para a área <i>brownfield</i>, por meio de um Licenciamento Simplificado (cenário conservador).</li> <li>• Custos ambientais estimados: <b>R\$ 42.485.812</b> (cenário conservador, considerando custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental).</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 BEL08 deverá arcar com os custos referentes à Licença Prévia para a área <i>greenfield</i> e Licença de Instalação para a área <i>brownfield</i>, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de <b>R\$ 42.485.812</b>.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<b>Processual</b>	Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou outros tipos de tratativas referentes à área em questão.	Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou outros tipos de tratativas referentes à área em questão.
<b>Geral</b>	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, nem processos judiciais, administrativos ou outros tipos de tratativas referentes ao terminal em questão.</p> <p>As benfeitorias de obras civis existentes, tais como: construções, prédios, galpões, cercas, instalações de água, esgotos, sanitários e instalações elétricas poderão ser aproveitados pela futura titular da área, contudo, as instalações técnicas não são reversíveis, o que deverá gerar custos para a nova arrendatária.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos. No entanto, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de <b>R\$ 42.485.812</b>.</p> <p>Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	
	<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 ou à futura titular da área</p> <p>Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p>	

Fonte: Elaboração própria

### 3.7. Relatório de *due diligence* legal da área BEL09

#### 3.7.1. Apresentação da área

A superfície da área de arrendamento é de aproximadamente **43.364m<sup>2</sup>**, com conexões de rodovia e cais, conforme indicado na figura a seguir.



Figura 8 – Localização da área do arrendamento BEL09

Fonte: EPL, com base no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ (2017)

As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **BEL09** envolvem recepção, armazenagem e distribuição de combustível, incluindo Gás Liquefeito de Petróleo - GLP. Para maiores informações, consultar Seção D – Operacional.

Além dos produtos derivados do petróleo oriundos do modal aquaviário – diesel, gasolina, querosene e GLP, são recebidos pelo modal rodoviário volumes de etanol e biodiesel. O etanol recebido pode ser do tipo anidro para adição à gasolina e hidratado para a distribuição final, enquanto o biodiesel se destina à realização de mistura com o diesel comum.

Atualmente a área possui 3 esferas de armazenagem para GLP, com fundações de concreto e bacias de contenção para o controle de vazamentos. Esse conjunto de esferas resulta em uma capacidade total de armazenagem estática estimada em **10.000m<sup>3</sup> (5.150t)**. Adicionalmente, é prevista a instalação de capacidade adicional de **13.997t** estáticas voltadas às operações de líquidos combustíveis.

Importante destacar que as atividades desenvolvidas na área de arrendamento **BEL09** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2017) do Terminal Petroquímico de Miramar. A área está classificada como afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na tabela a seguir Tabela 3, é para o estabelecimento de terminal para a movimentação e armazenagem de granéis líquidos.

Tabela 21 – Características da área BEL09

Tipo	Descrição
Código da área	9
Código da área conforme o Programa de Arrendamentos Portuários	BEL09
Finalidade	Movimentação e armazenagem
Tipo de carga	Combustíveis, incluindo GLP

Tipo	Descrição
Área (m²)	43.364

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

### 3.7.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória

#### 3.7.2.24. Contratual

A área BEL09 é atualmente explorada pela empresa Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro, e tem como finalidade a atividade de armazenagem e movimentação de granéis líquidos.

A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato nº 19/91, de 14/06/1991, celebrada entre a CDP e a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás, para o arrendamento de área de 20.208 m² e, posteriormente, para a construção da segunda fase de suas instalações, de área adjacente de 30.992 m², situadas no Terminal de Miramar, para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 6 (seis) 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 **11/06/2018**, 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 a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área BEL09<sup>11</sup>.

Tabela 22 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área BEL09

	Data de Celebração	Partes	Objeto
<b>Contrato nº 19/91</b>	14/06/1991	CDP e Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás	Arrendamento de área de 20.208 m² e, posteriormente, para a construção da segunda fase de suas instalações, de área adjacente de 30.992 m², situadas no Terminal de Miramar, para o recebimento, escoamento,

<sup>11</sup> Para informações mais detalhadas a respeito de dados contratuais, consultar a **Planilha Due Diligence** (APÊNDICE).

	Data de Celebração	Partes	Objeto
			armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.
<b>Termo Aditivo nº 1</b>	01/09/1995	CDP e Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás	Alteração do valor do aluguel. O contrato passa a ser prorrogado por iguais períodos e nas mesmas condições, sempre que não houver a sua denúncia com antecedência mínima de 6 meses do seu término, por qualquer das partes. Previsão de pagamento de Taxa de Capatazia.
<b>Termo Aditivo nº 2</b>	18/02/1997	CDP e Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás	Alteração do valor do aluguel. O prazo do contrato passa a ser prorrogado por iguais períodos e nas mesmas condições, sempre que não houver a sua denúncia com antecedência mínima de 6 (seis) meses do seu término, por qualquer das partes. Previsão de pagamento de taxas portuárias.
<b>Termo Aditivo nº 3</b>	01/11/2001	CDP e Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás	Cessão de titularidade do contrato à Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro. Prorrogação do contrato por 10 (dez) anos, para vigorar até 31/03/2011.
<b>Termo Aditivo nº 4</b>	13/11/2007	CDP e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Acrescida área contígua de 17.092,62 m <sup>2</sup> , passando a área total para 37.300,62 m <sup>2</sup> . Estabelecimento de novo valor de arrendamento.
<b>Termo Aditivo nº 5</b>	31/03/2011	CDP e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Prorrogação do contrato por 17 (dezesete) meses, conforme o término da vigência do Termo de Ajuste de Conduta nº 17/2009 SPO, com fundamento no art. 2º da Resolução nº 525/2005-ANTAQ. Caso a arrendatária não logre êxito como vencedora no procedimento licitatório que vier a ser realizado, ficará o contrato antecipadamente rescindido, na forma disposta no parágrafo único do art. 2º da Resolução nº 525/2005-ANTAQ. Caso a arrendatária não logre êxito no procedimento licitatório, caberá à CDP a indenização do valor residual contábil referente aos bens sujeitos à reversão, ou seja, aqueles bens não removíveis, conforme laudo técnico a ser contratado pela CDP, nos termos do art. 41, parágrafo único, da Resolução nº 055/2002-ANTAQ. Estabelecimento de valores de outorga. Em um dos “considerandos”, é mencionado “ <i>investimento devidamente autorizado e não amortizado pela arrendatária, denominado</i> ”

	Data de Celebração	Partes	Objeto
			<i>uma esfera de GLP, na área objeto do contrato ora aditado”</i>
<b>Termo Aditivo nº 6</b>	02/08/2012	CDP e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	<p>Prorrogação excepcional do contrato até 31/03/2014, com base na Resolução nº 525-ANTAQ, de 25 de outubro de 2005, ou até conclusão de novo certame licitatório.</p> <p>Alteração do valor de outorga.</p> <p>Os investimentos não amortizados, vinculados a bens reversíveis, bem como os investimentos em bens necessários à continuidade do serviço transferidos ao patrimônio do porto, serão indenizados pela CDP, em montante a ser determinado em levantamento, o qual corresponderá exclusivamente a seu valor contábil residual.</p> <p>Os investimentos não depreciados até o término da vigência do aditivo serão indenizados após a conclusão do processo licitatório e a assinatura do contrato com o licitante vencedor.</p>
<b>Contrato de Transição nº 1</b>	23/07/2015	CDP e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 37.300,62 m², destinada à atividade de recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.
<b>Contrato de Transição nº 2</b>	21/12/2015	CDP e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 37.300,62 m², destinada à atividade de recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.
<b>Contrato de Transição nº 3</b>	18/06/2016	CDP e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 37.300,62 m², destinada à atividade de recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.

	Data de Celebração	Partes	Objeto
<b>Contrato de Transição nº 4</b>	15/12/2016	CDP e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 37.300,62 m², destinada à atividade de recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.
<b>Contrato de Transição nº 5</b>	Não informada	CDP e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 37.300,62 m², destinada à atividade de recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.
<b>Contrato de Transição nº 6</b>	11/12/2017	CDP e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de instalação portuária com área de 37.300,62 m², destinada à atividade de recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.

Fonte: Elaboração própria

Em relação a novos investimentos, o critério estabelecido no contrato original era que seriam permitidos desde que autorizados pela CDP, conforme a Cláusula Terceira, Parágrafo Único, do Contrato nº 19/91, de 14/06/1991.

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.

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 1).

Contudo, a SNP informou sobre possíveis investimentos não amortizados, por meio de correspondência eletrônica de 5/07/2017, em que foi informado o seguinte:

Das informações disponibilizadas pela Companhia Docas do Pará (CDP) para a elaboração do Relatório mencionado, entre os quais os Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTEs, entregues pelas próprias arrendatárias à CDP, foi elaborada a seguinte tabela:

*Informações quanto à amortização dos investimentos*

Arrendatário	Local	Investimento	Não Amortizado	Data previsão de Amortização
Transpetro	Miramar	<b>R\$ 53.820.000,00</b> (Esfera de GLP)	2010/2011 (sem entrega formal)	26 anos

Em 17 de setembro de 2013, a PETROBRAS TRANSPORTES S/A – TRANSPETRO encaminhou a este Ministério (com cópia para a ANTAQ e

para a CDP) correspondência TRANSPETRO/DTO – 3.018/13 (NUP nº. 00045.002947/2013-61) abordando o contrato de arrendamento do terminal em Belém (Miramar) e mencionando a indenização de ativos. [...].

Em breve síntese, a TRANSPETRO alega que, com o advento da nova lei dos portos, 12.815/2013, e com a previsão de procedimento licitatório para a área por ela operada no terminal de Miramar, o Governo Federal lançou o então pré-edital de licitação contemplando sua área de operação com a denominação “BEL09”. Entretanto, segundo a arrendatária, não havia considerações acerca dos ativos, tampouco quanto à regras e valores para a indenização pela União ou pelos novos arrendatários, em caso de reversão dos bens. Em conclusão, a TRANSPETRO solicitou que o certame licitatório para a área fosse instruído contemplando as devidas questões contratuais e legais quanto ao direito às indenizações.

Cabe ressaltar que não havia anexos ou maiores detalhes acerca de quais investimentos e ativos implementados a arrendatária se referia quando alegou o direito à indenização, nem mesmo quanto o valor pleiteado de indenização.[...].

Consta ainda, na correspondência inicial da TRANSPETRO, cópia do Termo Aditivo nº 05/2011 ao Contrato de Arrendamento nº 19/91 celebrado com a Companhia Docas do Pará – CDP, assinado em 31 de março de 2011, em conformidade com as razões materializadas no PROCESSO CDP nº.2712/2010, destinado à prorrogação do prazo de vigência contratual. O tópico “CONSIDERANDOS” do citado Termo Aditivo [TA nº 5] no “item 12.” apresenta, *in verbis*: “12. Considerando o investimento devidamente autorizado e não amortizado pela ARRENDATÁRIA, denominado uma esfera de GLP, na área objeto do contrato ora aditado.” não há, contudo, informações acerca do tal processo CDP citado e se prorrogação materializada objetivava à amortização dos investimentos da esfera de GLP.

Na resolução nº 2565 – ANTAQ de 03 de agosto de 2012, a ANTAQ convalidou, parcialmente, o Termo Aditivo nº 05/2011, entretanto, não houve questionamentos acerca do reconhecimento pela CDP de investimentos não amortizados. Como a correspondência TRANSPETRO/DTO – 3.018/13 foi encaminhada em cópia para a ANTAQ e como não havia em 2013 um claro entendimento quanto às atribuições da extinta Secretária Especial de Portos – SEP (Poder Concedente) e da ANTAQ (Agência Reguladora); não é de conhecimento desse Ministério se já houve análise quanto à amortização dos ativos por parte da ANTAQ [...].

Há de ser verificado se a exploração da área BEL09 pela TRANSPETRO após o vencimento do Contrato de Arrendamento nº 19/91, em 05 de agosto de 2012, pode ser considerada para fins de compensação à eventuais indenizações por ativos não amortizados.

Desse modo, há indicação do poder concedente de possíveis investimentos não amortizados na área em questão, referentes a construção de esferas de GLP no terminal, e cujo valor informado pela arrendatária é de **R\$ 53.820.000,00** (data base não informada) referentes a investimentos não amortizados.

A existência de processo tendo como objeto pleito de indenização por investimentos não amortizados, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo pelo fato de a atual arrendatária estar explorando a área mediante contrato de transição, cuja vigência se encerra com a realização da nova licitação da área. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato



poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.

### **3.7.2.25. Patrimonial**

Em relação aos bens integrantes da área BEL09 na origem da relação contratual atualmente existente, o Contrato nº 19/91, de 14/06/1991, não especifica instalações originalmente disponibilizadas à arrendatária.

O critério de reversibilidade foi estabelecido originalmente na Cláusula Décima Quinta do instrumento contratual em questão. De acordo com esse dispositivo, a arrendatária poderá retirar construções e instalações, exceto se houver interesse da CDP com anuência da arrendatária, caso em que será paga indenização pela CDP.

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, seria reversível 1 duto.

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 BEL09, como já mencionado neste relatório. Assim, o critério de reversibilidade atualmente vigente é aquele estabelecido na Cláusula Trigésima do Contrato de Transição nº 6. Conforme esse dispositivo contratual, "*integram o arrendamento, para efeito de devolução ao final deste contrato, todos os bens vinculados à instalação portuária [...], conforme listados no Anexo II*".

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, especificando o rol de bens reversíveis da área BEL09, e em seu Anexo III, apresenta o respectivo Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (ANEXO 4).

Em relação à possibilidade de bens provenientes de novos investimentos, conforme já indicado neste relatório, a CDP informou não informou sobre a existência de 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 item 4 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6, de 11/12/2017 (ANEXO 4). 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 BEL09, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no item 4 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6, de 11/12/2017 (ANEXO 4), que são as construções civis e benfeitorias. Máquinas e equipamentos são considerados não reversíveis.

### 3.7.2.26. 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 BEL09, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 5). 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 BEL09. 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 **BEL09**, 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.

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>12</sup>.

---

<sup>12</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)

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 BEL09 está com o Licenciamento Ambiental regularizado, uma vez que é detentora das licenças de operação indicadas na tabela a seguir.

Tabela 23 – Licenças ambientais da área BEL09

Identificação do Documento	Órgão Responsável	Objeto	Emissão	Validade
Licença de Operação - LO nº 8282/2013	Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade - SEMAS/PA	<b>Licença de Operação</b> Objeto: Armazenamento e transferência de álcool e derivados de hidrocarbonetos, abastecimento e distribuição de bunker, bem como da esfera de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP)	26/12/2013	*26/12/2016 (validade prorrogada até manifestação da SEMA/PA)
Licença de Operação – LO n. 8008/2013	SEMAS/PA	<b>Licença de Operação</b> Objeto: Operação de movimentação de combustíveis no Terminal Petroquímico de Miramar, bem como pequenas obras.	23/09/2013	22/09/2017

Fonte: EPL (2017)

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 distribuição e recebimento de combustíveis e GLP; e d) não é prevista alteração da área.

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, uma vez que uma vez que haverá instalação de novos ativos para movimentação de cargas na área. 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

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*.

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 custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental. Nessas condições, o valor total dos custos ambientais para a área BEL09 é de **R\$ 54.304.216** (cinquenta e quatro milhões, trezentos e quatro mil, duzentos e dezesseis reais), conforme detalhado na tabela a seguir Tabela 6.

Tabela 24 – Previsão de custos ambientais da área BEL09

ANO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
PERÍODO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
<b>BEL09</b>																				
Implementação - Licenças	341.729																			
Implementação - Programas	1.269.611	1.223.323																		
Operação - Licenças	62.865					62.865					62.865					62.865				
Operação - Programas	1.998.216	1.817.140	1.778.338	1.843.008	1.778.338	1.752.470	1.868.876	1.752.470	1.778.338	1.843.008	1.778.338	1.752.470	1.868.876	1.752.470	1.778.338	1.843.008	1.778.338	1.752.470	1.868.876	1.752.470
Dragagem	1.108.265	730.787	730.787	730.787	730.787	760.463	730.787	730.787	730.787	730.787	760.463	730.787	730.787	730.787	730.787	760.463	730.787	730.787	730.787	730.787
Notas:	1) Prevê-se 2 anos de implementação 2) Opera durante implementação apenas GLP																			
TOTAL	4.780.686	3.771.249	2.509.125	2.573.795	2.509.125	2.575.797	2.599.663	2.483.257	2.509.125	2.573.795	2.601.665	2.483.257	2.599.663	2.483.257	2.509.125	2.666.335	2.509.125	2.483.257	2.599.663	2.483.257

Fonte: EPL (2018)

### **3.7.2.27. 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.

A CDP informou que na área em questão “*inexistem processos judiciais, processos administrativos ou questões extrajudiciais e tratativas*” (ANEXO 2). Na mesma linha, a ANTAQ e a AGU não se manifestaram quanto à existência de processos referentes à referida área (ANEXO 1).

A SNP, porém, identificou 1 (um) processo administrativo envolvendo pedido de indenização em relação ao contrato de titularidade da Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro (ANEXO 1). Trata-se do Processo NUP nº 00045.002947/2013-61, da SNP, em que consta pleito de indenização, realizado mediante Correspondência TRANSPETRO/DTO – 3.018/131, no valor de **R\$ 53.820.000,00**, referente à construção de esferas de GLP no terminal.

Conforme já mencionado, a existência de processo tendo como objeto pleito de indenização por investimentos não amortizados, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo pelo fato de a atual arrendatária estar explorando a área mediante contrato de transição, cuja vigência se encerra com a realização da nova licitação da área. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.

As instituições questionadas (SNP, ANTAQ, AGU e administração portuária) 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.

### **3.7.2.28. Análise de riscos**




Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área BEL09, 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 a seguir é apresentada análise de riscos referente à área Tabela 28 – Análise de riscos referentes à área em questão.

Tabela 25 – Análise de riscos referentes à área BEL09

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<b>Contratual</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O Contrato nº 19/91, de 14/06/1991, foi extinto, tendo sido celebrados sucessivos contratos de transição. Atualmente, a área é explorada pela Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro, por meio do CT nº 6, com término de prazo de vigência previsto para 11/06/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.</li> <li>• A SNP informou sobre a existência de possíveis investimentos não amortizados, referentes a construção de esferas de GLP no terminal, cujo valor informado pela arrendatária é de <b>R\$ 53.820.000,00</b>.</li> </ul>	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área, uma vez que a relação contratual atualmente existente está formalizada mediante contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal.</p> <p>Quanto pleito de indenização referente a investimentos não amortizados, no valor de <b>R\$ 53.820.000,00</b>, ressalta-se que, esse fato, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque a atual arrendatária está explorando a área mediante contrato de transição. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p>
<b>Patrimonial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Critério de reversibilidade no contrato original: a arrendatária poderá retirar construções e instalações, exceto se houver interesse da CDP com anuência da arrendatária, caso em que será paga indenização pela CDP.</li> <li>• O contrato de transição em vigor, em sua Cláusula Trigésima, alterou o critério de reversibilidade do contrato original, estabelecendo o seguinte: <i>"Integram o arrendamento, para efeito de devolução ao final deste contrato, todos os bens vinculados à instalação portuária [...], conforme listados no Anexo II"</i>.</li> <li>• O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação corresponde aos bens relacionados no item 4 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6, de 11/12/2017, segundo o qual são reversíveis as construções civis e benfeitorias, enquanto máquinas e equipamentos são considerados não reversíveis.</li> <li>• Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos.</li> </ul>	<p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos ativos relacionados no item 4 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6, de 11/12/2017. Assim, as construções civis e benfeitorias poderão ser aproveitados pela futura titular da área, enquanto máquinas e equipamentos são considerados não reversíveis.</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>• 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: <b>R\$ 54.304.216</b> (cenário conservador, considerando custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental).</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 BEL09 deverá arcar com os custos referentes à renovação da Licença de Instalação, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de <b>R\$ 54.304.216</b>.</p>
<b>Processual</b>	<p>Foi identificado 1 (um) processo administrativos envolvendo a área BEL04, qual seja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Processo NUP nº 00045.002947/2013-61, no âmbito da SNP, em que a arrendatária Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro, mediante Correspondência TRANSPETRO/DTO – 3.018/13, realizou pedido de indenização por ativos não depreciados no valor de <b>R\$ 53.820.000,00</b>, referente a investimentos realizados em esferas de GLP.</li> </ul>	<p>O pleito de indenização referente a investimentos não amortizados, no valor de <b>R\$ 53.820.000,00</b> não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque a atual arrendatária estar explorando a área mediante contrato de transição. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p>



Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Geral	Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área.	
	Foi identificado o Processo NUP nº 00045.002947/2013-61, no âmbito da SNP, em que a arrendatária Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro realizou pedido de indenização por ativos não depreciados no valor de <b>R\$ 53.820.000,00</b> , referente a investimentos realizados em esferas de GLP. O pleito em questão, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque a atual arrendatária está explorando a área mediante contrato de transição. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.	
	As construções civis e benfeitorias poderão ser aproveitadas pela futura titular da área, enquanto máquinas e equipamentos são considerados não reversíveis.	
	O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos. No entanto, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de <b>R\$ 54.304.216</b> .	
	Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.	
		Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação
		Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área
		Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área

Fonte: Elaboração própria

### 3.8. Relatório de *due diligence* legal da área VDC12

#### 3.8.1. Apresentação da área

A superfície da área de arrendamento é de aproximadamente **47.000m<sup>2</sup>**, com conexões de rodovia e cais, conforme indicado na figura a seguir.



Figura 9 – Localização da área do arrendamento VDC 12

Fonte: EPL, com base no Plano Mestre - Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde (2017)

As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **VDC12** envolvem recepção, armazenagem e distribuição de combustível. Além dos produtos derivados do petróleo oriundos do modal aquaviário – diesel, gasolina e querosene, serão recebidos pelo modal rodoviário volumes de etanol, e biodiesel.

O etanol a ser recebido pode ser do tipo anidro para adição à gasolina e hidratado para a distribuição final, enquanto o biodiesel se destina à realização de mistura com o diesel comum.

Atualmente a área é *greenfield* não possuindo estruturas de armazenagem para grânéis líquidos. Projeta-se a implantação das estruturas necessárias às operações, incluindo tanques com capacidade total de armazenagem estática estimada em **45.512t**.

Importante destacar que as atividades que serão desenvolvidas na área de arrendamento **VDC12** estão alinhadas às definições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ (2015) do Porto Organizado de Vila do Conde. A área está classificada como afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na tabela a seguir Tabela 3, é para o estabelecimento de terminal para a movimentação e armazenagem de grânéis líquidos.

Tabela 26 – Características da área VDC12

Tipo	Descrição
Código da área	9

<b>Tipo</b>	<b>Descrição</b>
Código da área conforme o Programa de Arrendamentos Portuários	VDC12
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granéis Líquidos
Área (m <sup>2</sup> )	47.000

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

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

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

Conforme informado na seção anterior, a área VDC12 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 VDC12, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 5). 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, segundo o Índice de Desempenho Ambiental – IDA da ANTAQ, não há problemas relacionados a passivos ambientais no âmbito da CDP. Entretanto, conforme informado pela equipe ambiental da EPL, é possível que se encontre fontes de contaminação na área em questão devido às atividades realizadas no entorno, conforme indicado a seguir:

Em relação à existência de passivos ambientais na área, no Relatório do 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.

Entretanto, pela proximidade dos terminais existentes no Porto de Vila do Conde, com a área de arrendamento VDC12 é possível que se encontre fontes de contaminação em decorrência dos aspectos que são inerentes às atividades desenvolvidas no entorno da referida área.

No que tange às fontes potenciais de contaminação da área, foi possível observar no entorno as seguintes fontes relacionadas às atividades desenvolvidas:

- Vazamento/infiltrações: Lagoa de tratamento de esgotos;
- Destino dos líquidos percolados: solo e água subterrânea;
- Fonte primária: Lagoa de tratamento de esgotos;
- Fonte secundária: água subterrânea, solo; corpo hídrico; e
- Compostos alvo: DBO

Nesse sentido, a equipe ambiental da EPL informou que “*encontra-se dentro dos seus limites [da área VDC12] uma lagoa de tratamento de esgotos que deveria ter sido desinstalada conforme condicionante da LO 7126/2012 – SEMA/PA*”

Quanto às licenças ambientais, por tratar-se de área *greenfield*, não há implementação de atividade poluidora conforme previsto no âmbito da Resolução CONAMA nº 237/2007. A área em questão não possui licenças ambientais válidas.

No que diz respeito aos procedimentos previstos para obtenção ou manutenção das licenças ambientais, de acordo com a equipe ambiental da EPL, a área VDC12 possui condições para se implantar atividades inerentes a instalações dentro do Complexo Portuário de Belém, desde que atenda aos preceitos legais.

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>13</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.

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

---

<sup>13</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 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*.

processo de licenciamento orientado pelo Termo de Referência emitido pelo órgão ambiental.

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. Na área VDC12 não haverá custos ambientais de dragagem,

Nessas condições, o valor total dos custos ambientais para a área VDC12 é de **R\$ 46.285.934** (quarenta e seis milhões, duzentos e oitenta e cinco mil, novecentos e trinta e quatro reais), conforme detalhado na tabela a seguir.

Tabela 27 – Previsão de custos ambientais da área VDC12

ANO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	
PERÍODO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
<b>VDC12</b>																										
Implementação -	1.146.3																									
Licenças	25																									
Implementação -	1.621.4	1.326.	1.531.																							
Programas	57	690	065																							
Operação -																										
Licenças				62.865					62.865					62.865					62.865						62.865	
Operação -				2.205.	1.806.	1.767.	1.832.	1.767.	1.741.	1.858.	1.741.	1.767.	1.832.	1.767.	1.741.	1.858.	1.741.	1.767.	1.832.	1.767.	1.741.	1.858.	1.741.	1.767.	1.832.	
Programas				504	275	473	143	473	605	011	605	473	143	473	605	011	605	473	143	473	605	011	605	473	143	
Compensação	203.25	203.25	203.2																							
	0	0	50																							
Notas:	1) Prevê-se 3 anos de implementação																									
TOTAL	2.971.0	1.529.	1.734.	2.268.	1.806.	1.767.	1.832.	1.767.	1.804.	1.858.	1.741.	1.767.	1.832.	1.830.	1.741.	1.858.	1.741.	1.767.	1.895.	1.767.	1.741.	1.858.	1.741.	1.830.	1.832.	
	31	940	315	368	275	473	143	473	470	011	605	473	143	338	605	011	605	473	008	473	605	011	605	338	143	

Fonte: EPL (2018)

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

Em relação à área VDC12, as instituições mencionadas não informaram 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 e 2).

### 3.8.3. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área VDC12, 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 a seguir é apresentada análise de riscos referente à área Tabela 28 – Análise de riscos referentes à área em questão.

Tabela 28 – Análise de riscos referentes à área VDC12

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
<p><b>Ambiental</b></p>	<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>• Quanto aos passivos ambientais conhecidos, a equipe ambiental da EPL informou que <i>“encontra-se dentro dos seus limites [da área VDC12] uma lagoa de tratamento de esgotos que deveria ter sido desinstalada conforme condicionante da LO 7126/2012 – SEMA/PA”</i>. Além disso, foram identificadas as seguintes fontes potenciais de contaminação da área: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vazamento/infiltrações: Lagoa de tratamento de esgotos;</li> <li>• Destino dos líquidos percolados: solo e água subterrânea;</li> <li>• Fonte primária: Lagoa de tratamento de esgotos;</li> <li>• Fonte secundária: água subterrânea, solo; corpo hídrico; e</li> <li>• Compostos alvo: DBO.</li> </ul> </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 (cenário conservador).</li> <li>• Custos ambientais estimados: <b>R\$ 46.285.934</b> (cenário conservador, considerando programas ambientais e programas de gestão ambiental). Neste valor não estão considerados os custos para a remediação dos passivos ambientais apontados. Na área VDC12 não foram considerados custos ambientais de dragagem.</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>Foram identificados passivos ambientais na área, entre eles <i>“uma lagoa de tratamento de esgotos que deveria ter sido desinstalada conforme condicionante da LO 7126/2012 – SEMA/PA”</i>. Os gastos para a remediação dos passivos apontados deverão ser arcados pelo novo titular da área.</p> <p>De qualquer modo, 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 VDC12 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 <b>R\$ 46.285.934</b> (cenário conservador, considerando programas ambientais e programas de gestão ambiental). Neste valor não estão considerados os custos para a remediação dos passivos ambientais apontados, que deverão ser arcados pelo novo titular da área. Na área VDC12 não foram considerados custos ambientais de dragagem.</p>



Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<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 entraves que impeçam a futura licitação da área.</p> <p>Contudo, a nova titular deverá arcar com custos significativos para a instalação de um novo terminal, já que se trata de área <i>greenfield</i>, sem estrutura de operação.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. No entanto, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de <b>R\$ 46.285.934</b>. Neste valor não estão considerados os custos para a remediação dos passivos ambientais.</p> <p>Destaca-se que foram identificados passivos ambientais na área, entre eles uma lagoa de tratamento de esgotos que deveria ter sido desinstalada conforme condicionante da LO 7126/2012 – SEMA/PA. Os gastos para a remediação dos passivos apontados deverão ser arcados pelo novo titular da área. Na área VDC12 não foram considerados custos ambientais de dragagem.</p> <p>Não foram identificados processos referentes à área em questão, desse modo, não deverá haver impactos à futura licitação ou à nova titular da área referentes a questões processuais.</p> <p>Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	
	<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 ou à futura titular da área</p> <p>Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p>	

Fonte: Elaboração própria

#### 4. RESULTADOS

Conforme se verifica dos relatórios de *due diligence* legais das áreas objeto deste relatório, 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 a seguir é apresentado o resumo geral dos resultados referentes aos relatórios de *due diligence* legal das áreas em questão.




Tabela 29 – Principais resultados dos relatórios de *due diligence* legal

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
<p><b>BEL02A</b></p>	<p>Não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área BEL02A.</p> <p>Foram identificadas duas relações contratuais existentes: uma com base em Escritura Pública de 1972, cuja atual arrendatária é a Petróleo Sabbá, atualmente explorada mediante contrato de transição; a outra com base em Escritura Pública de 1970, cuja atual arrendatária é a Petrobrás Distribuidora S.A., prorrogada até 09/05/2015 e em vias de assinatura de contrato de transição, conforme autorizado pela Resolução nº 5.903-ANTAQ/2018.</p> <p>Existe pleito de indenização por benfeitorias não depreciadas, formulado pela Petróleo Sabbá, no valor de <b>R\$ 33.143.825,60</b> (data-base: dezembro de 2015). A existência do pleito em questão, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque a área está sendo explorada mediante contrato de transição. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>Os bens afetos ao terminal, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação, poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos. Contudo, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a dragagem, licenças e programas ambientais, no valor estimado de <b>R\$ 45.959.592</b>.</p> <p>As diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	<p>Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p>
<p><b>BEL02B</b></p>	<p>Não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área BEL02B.</p> <p>Foram identificadas duas relações contratuais existentes: uma com base em Escritura Pública de 1972 e outra com base em Escritura Pública de 1976. Ambas têm como arrendatária é a Petróleo Sabbá, e estão sendo exploradas atualmente mediante contratos de transição.</p> <p>Existe pleito de indenizações por benfeitorias não depreciadas, formulado pela Petróleo Sabbá, no valor de <b>R\$ 33.143.825,60</b>, referente à Escritura de 1972, e de <b>R\$ 35.031.339,57</b>, referente à Escritura de 1976. A existência do pleito em questão, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque a área está sendo explorada mediante contratos de transição. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>A autorização de investimentos pela Portaria-MTPA nº 810/2017, no valor de <b>R\$ 1.900.000,00</b>, foi concedida “<i>mediante a renúncia expressa a qualquer indenização, ressarcimento ou reequilíbrio</i>”, desse modo, a possibilidade de não amortização desses investimentos não se caracteriza como risco à futura licitação.</p> <p>Os bens afetos ao terminal, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p>	<p>Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p>

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
	<p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos. Contudo, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes dragagem, a licenças e programas ambientais, no valor estimado de <b>R\$ 46.248.623</b>.</p> <p>As diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
BEL04	<p>Não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área BEL04.</p> <p>A relação contratual atualmente existente teve origem na Escritura Pública de 1971, que foi extinta. Atualmente, a área é explorada mediante contrato de transição, pela Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.</p> <p>A Portaria nº 39, de 26 de janeiro de 2017, autorizou a realização de investimento emergencial no terminal em questão, no valor aproximado de <b>R\$ 14.771,881,54</b>, mediante Termo de Risco de Investimento – TRI. Nos termos do TRI, o investimento foi realizado “<i>por conta e risco da arrendatária</i>”, contudo, “<i>o eventual ressarcimento pelo investimento autorizado pode ocorrer, total ou parcialmente, caso o Poder Concedente reconheça tal investimento oportuno, com base nas obrigações contratuais vigentes [...]</i>”. O TRI em questão não garante ressarcimento ao arrendatário, porém, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>Os bens afetos ao terminal, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos. No entanto, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a dragagem, licenças e programas ambientais, no valor estimado de <b>R\$ 35.489.947</b>.</p> <p>As diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	<p>Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p>
BEL08	<p>Não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área BEL08, nem processos judiciais, administrativos ou outros tipos de tratativas referentes ao terminal em questão.</p> <p>A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato de Arrendamento S/Nº, de 09/01/1974, que foi extinto. Atualmente, a área é explorada mediante contrato de transição, pela Petrobrás Distribuidora S.A.</p> <p>As benfeitorias de obras civis existentes, tais como: construções, prédios, galpões, cercas, instalações de água, esgotos, sanitários e instalações elétricas poderão ser aproveitados pela futura titular da área, contudo, as instalações técnicas não são reversíveis, o que deverá gerar custos para a nova arrendatária.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos. No entanto, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a dragagem, licenças e programas ambientais, no valor estimado de <b>R\$ 42.485.812</b>.</p> <p>As diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	<p>Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p>

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
BEL09	<p>Não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área BEL09.</p> <p>A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato nº 19/91, de 14/06/1991, que foi extinto. Atualmente, a área é explorada mediante contrato de transição, pela Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro.</p> <p>Foi identificado o Processo NUP nº 00045.002947/2013-61, no âmbito da SNP, em que a arrendatária Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro realizou pedido de indenização por ativos não depreciados no valor de <b>R\$ 53.820.000,00</b>, referente a investimentos realizados em esferas de GLP. O pleito em questão, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque a atual arrendatária está explorando a área mediante contrato de transição. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>As construções civis e benfeitorias poderão ser aproveitados pela futura titular da área, enquanto máquinas e equipamentos são considerados não reversíveis.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos. No entanto, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a dragagem, licenças e programas ambientais, no valor estimado de <b>R\$ 54.304.216</b>.</p> <p>As diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	<p>Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p>

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
VDC12	<p>Não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área VDC12.</p> <p>Trata-se de área <i>greenfield</i>, atualmente desocupada. Não há contrato nem outro tipo de instrumento jurídico referente à exploração da área. Desse modo, não se vislumbra entrave à nova licitação ocasionado por prorrogação contratual, nem prováveis impactos à sua nova titular.</p> <p>Contudo, a nova arrendatária deverá arcar com custos significativos para a instalação de um novo terminal, já que se trata de área <i>greenfield</i>, sem estrutura de operação.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. No entanto, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de <b>R\$ 46.285.934</b>. Neste valor não estão considerados os custos para a remediação dos passivos ambientais.</p> <p>Destaca-se que foram identificados passivos ambientais na área, entre eles uma lagoa de tratamento de esgotos que deveria ter sido desinstalada conforme condicionante da LO 7126/2012 – SEMA/PA. Os gastos para a remediação dos passivos apontados deverão ser arcados pelo novo titular da área. Na área VDC12 não foram considerados custos ambientais de dragagem.</p> <p>Não foram identificados processos referentes à área em questão, desse modo, não deverá haver impactos à futura licitação ou à nova titular da área referentes a questões processuais.</p> <p>As diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	<p>Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p>
<p>  Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação   Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área   Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área </p>		

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/l8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.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/porta1/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 de 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 MTPA. 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, AP, ANTAQ e SNP**

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

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

**ANEXO 4 – Róis de bens reversíveis**

**ANEXO 5 – Termo de referência ambiental**