



Projeto PNUD – BRA/13/013
Proposição de modelos de gestão da melhora de eficiência
econômica, social e ambiental para o planejamento do sistema de
transportes brasileiro



PRODUTO 4 – ESTUDO DE CASO

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

ÁREAS AE-10, AE-11 e AI-01

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

Agosto

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 AE-10, AE-11 e AI-01 (também denominadas CDO01, CDO02 e CDO03), localizadas no Porto Organizado de Cabedelo/PB.

Elaborado por:

Conrado da Silveira Frezza

OAB/DF nº 33.761

Brasília, 29 de agosto 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.....	15
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. Consultas em sistemas de acompanhamento de processos.....	17
3. ATUALIZAÇÃO DOS ESTUDOS	17
3.1. Critérios de análise	17
3.2. Características gerais do Porto Organizado de Cabedelo/PB.....	22
3.3. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área AE-10	23
3.3.1. Apresentação da área	23
3.3.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória	25
3.3.2.5. Contratual	25
3.3.2.6. Patrimonial	27
3.3.2.7. Ambiental.....	29
3.3.2.8. Processual.....	32
3.3.3. Análise de riscos	32
3.4. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área AE-11	35
3.4.1. Apresentação da área	35
3.4.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória	37
3.4.2.9. Contratual.....	37
3.4.2.10. Patrimonial	39
3.4.2.11. Ambiental.....	40
3.4.2.12. Processual.....	43
3.4.3. Análise de riscos	43
3.5. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área AI-01	45
3.5.1. Apresentação da área	45
3.5.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória	47
3.5.2.13. Contratual.....	47

3.5.2.14. Patrimonial	50
3.5.2.15. Ambiental	51
3.5.2.16. Processual.....	54
3.5.3. Análise de riscos	55
4. RESULTADOS.....	58
5. REFERÊNCIAS.....	61

INDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Porto de Cabedelo	22
Figura 2 – Localização da área AE-10	24
Figura 3 – Localização da área AE-11	36
Figura 4 – Localização da área AI-01	46

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Principais normas a serem observadas na <i>due diligence</i> legal portuária.....	10
Tabela 2 – Características da área AE-10.....	24
Tabela 3 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área AE-10.....	25
Tabela 4 – Previsão de custos ambientais da área AE-10	31
Tabela 5 – Análise de riscos referentes à área AE-10	32
Tabela 6 – Características da área AE-11	37
Tabela 7 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área AE-11.....	37
Tabela 8 – Previsão de custos ambientais da área AE-11	42
Tabela 9 – Análise de riscos referentes à área AE-11	43
Tabela 10 – Características da área AI-01	47
Tabela 11 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área AI-01.....	47
Tabela 12 – Previsão de custos ambientais da área AI-01	53
Tabela 13 – Análise de riscos referentes à área AI-01	55
Tabela 14 – Principais resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	59

APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICE – Planilha *Due Diligence* (mídia digital)

ANEXO 1 – Informações prestadas pelos entes portuários

ANEXO 2 – Respostas ao questionário enviado à Administração do Porto

ANEXO 3 – Róis de bens reversíveis

ANEXO 4 – 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 4, 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 **AE-10**, **AE-11** e **AI-01** (também denominadas CDO01, CDO02 e CDO03), localizadas no Porto Organizado de Cabedelo/PB. Esses relatórios são complementados pela **Planilha Due Diligence** (APÊNDICE), que relaciona detalhadamente as informações levantadas referentes a cada área portuária objeto dos presentes estudos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Outro aspecto relevante, que pode representar risco à licitação, é a possibilidade de extensão de prazo do arrendamento atual como forma de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual. Sobre essa questão, é importante considerar a Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015 (BRASIL, 2015), que estabelece regras e procedimentos para a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro de contratos de

arrendamentos de instalações portuárias. Esse tema também é tratado na Resolução nº 3220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014 (BRASIL, 2014a), que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.

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

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

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

Norma	Assunto
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013	<u>Lei dos Portos.</u> 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	<u>Regulamento da nova Lei dos Portos.</u> 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	<u>Criação da ANTAQ.</u> 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	<u>Lei geral de licitações.</u> 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	<u>Lei geral de concessões.</u> 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	<u>Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC.</u> Institui o RDC e dá outras providências.
Decreto nº 8.465, de 8 de junho de 2015	<u>Arbitragem no setor portuário.</u> 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	<u>Reequilíbrio econômico-financeiro contratual.</u> Estabelece regras e procedimentos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento de instalações portuárias e dá outras providências.

Norma	Assunto
Portaria SEP/PR nº 349, de 30 de setembro de 2014	<u>Prorrogação antecipada.</u> Regulamenta o art. 57 da Lei nº. 12.815, de 5 de junho de 2013, e dá outras providências.
Portaria SEP/PR nº 409, de 27 de novembro de 2014	<u>Áreas não afetadas às operações portuárias.</u> 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	<u>Pré-qualificação dos operadores portuários.</u> 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	<u>Transferência de controle societário, de titularidade e alteração de nome empresarial.</u> 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	<u>Instrumentos de planejamento.</u> 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	<u>EVTEA e reequilíbrio econômico-financeiro contratual.</u> 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	<u>Fiscalização dos serviços portuários.</u> 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)	<u>Regulamento de instalações dentro do porto organizado.</u> 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	<u>Parcelamento de débitos junto à SEP.</u> 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	<u>Extinção da SEP/PR.</u> 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	<u>Criação do PPI.</u> 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)	<u>Fiscalização e infrações.</u> 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	<u>Lei da Política Nacional do Meio Ambiente.</u> Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.
Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997	<u>Licenciamento ambiental.</u> 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 (ANEXO 2).

2.1.3.3. ANTAQ e poder concedente

A EPL solicitou à ANTAQ e ao poder concedente 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.

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. Consultas em sistemas de acompanhamento de processos

Em complemento aos levantamentos mencionados nos tópicos anteriores, foram também realizadas consultas diversas em sistemas eletrônicos de acompanhamento de processos do Poder Judiciário, no intuito de verificar e atualizar as informações relativas a processos enviadas pela AGU ou pelos demais entes portuários.

3. ATUALIZAÇÃO DOS ESTUDOS

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

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

3.1. Critérios de análise

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

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

Nesse sentido, em relação às áreas atualmente exploradas por meio de contrato de arrendamento, deve-se observar o disposto no Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a)

quanto aos limites de prazo de vigência dos contratos de arrendamento portuário. Antes da sua recente alteração, o referido Decreto dispunha, em seu art. 19, que os contratos de arrendamento tinham prazo de até vinte e cinco anos, prorrogável uma única vez, por período não superior ao originalmente contratado, a critério do poder concedente.

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

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

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

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

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

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

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

Outra perspectiva analisada, fundamental no que concerne ao levantamento dos ativos do negócio, diz respeito aos bens afetos à área portuária. Nesse sentido, deve-se observar o princípio da reversibilidade dos bens do terminal – originário do regime de concessões de serviços públicos. Trata-se de regra segundo a qual os bens afetos à exploração do terminal serão revertidos ao poder público ao final do contrato, prevista no art. 5º, § 2º, da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b).

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

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

Em relação à análise de aspectos ambientais¹, 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;

¹ 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.

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 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 relatório².

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.

²² 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.

3.2. Características gerais do Porto Organizado de Cabedelo/PB

As áreas **AE-10**, **AE-11** e **AI-01**, objeto deste estudo, estão localizadas no Porto Organizado de Cabedelo/PB, administrado pela Companhia Docas da Paraíba – Docas-PB, vinculada à Secretaria de Infraestrutura do Estado da Paraíba.

A Docas-PB é uma sociedade de economia mista, instituída pela Lei Estadual nº 6.510, de 21 de agosto de 1997. A exploração do Porto Organizado de Cabedelo foi delegada à referida administração portuária mediante o Convênio de Delegação nº 09/97, firmado entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e o Estado da Paraíba, com a interveniência da Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN.

A área do Porto Organizado de Cabedelo compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado, definida por ato do Poder Executivo na Portaria MT nº 1.001, de 16/12/93 (D.O.U. de 17/12/93). Na figura a seguir consta a imagem aérea do referido Porto.

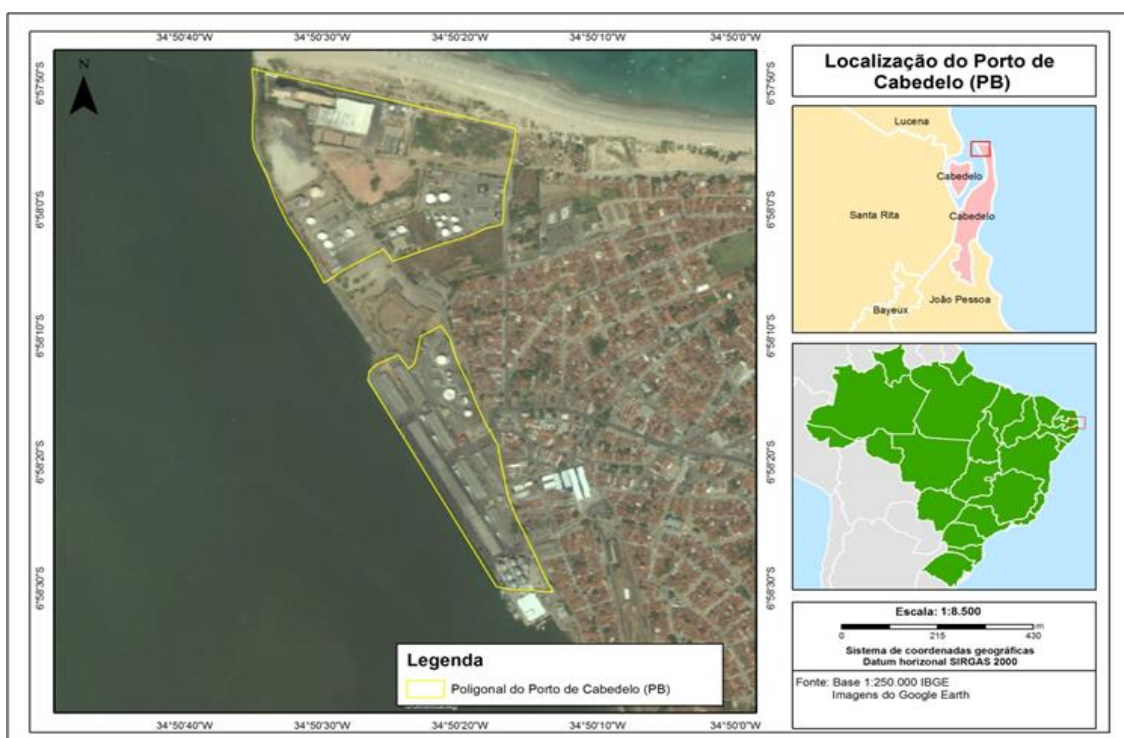


Figura 1 – Porto de Cabedelo

Fonte: Plano Mestre do Porto de Cabedelo (2013)

O Porto de Cabedelo possui instalações destinadas à movimentação de carga geral, granel sólido e granel líquido. Especificamente, o porto detém sete armazéns, sendo quatro para carga geral, três para granéis sólidos, oito silos para granéis agrícolas e 26 tanques para granéis líquidos. Quanto às instalações de acostagem, o Porto conta com um cais acostável público, dividido em quatro berços.

O acesso ao Porto de Cabedelo ocorre a partir da BR-230, seguindo pela Rua Pastor José Alves de Oliveira por cerca de 1,2 quilômetros e, na sequência, na Avenida Duque de Caxias por 700 metros e ao final à esquerda pela Rua Presidente João Pessoa, que dá

acesso à Administração e a Zona Primária do Porto de Cabedelo. A rodovia federal BR-230 é o principal acesso rodoviário ao Porto.

Quanto ao acesso hidroviário, ocorre pelo rio Paraíba do Norte, apresentando condições de navegabilidade para embarcações com calado máximo de 6m. Somente trafegam pequenas embarcações à montante do porto, não influenciando no volume das cargas movimentadas.

O acesso ferroviário ao Porto de Cabedelo é servido por uma linha entre Paula Cavalcanti e Cabedelo, da concessionária Transnordestina Logística S.A. – TNL. A ferrovia possui aproximadamente 50 quilômetros de extensão em bitola métrica e, atualmente, não tem sido utilizada para transporte de carga, somente para trens de passageiros.

Os critérios gerais de exploração das áreas do Porto em questão 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.

3.3. Relatório de *due diligence* legal da área AE-10

3.3.1. Apresentação da área

A área **AE-10** está localizada no Porto de Cabedelo e possui superfície de aproximadamente **18.344m²**. A sua delimitação está representada na figura a seguir.



Figura 2 – Localização da área AE-10
Fonte: EPL

Atualmente, a área está ocupada em caráter transitório, por meio do Contrato de Transição nº 01, firmado com a Companhia Docas da Paraíba, cujo objeto é o arrendamento de instalação portuária dentro da área do Porto Organizado de Cabedelo, para realização de recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo. Especificamente, o terminal utiliza berço compartilhado de uso múltiplo do Porto de Cabedelo. A profundidade ao longo do cais é de aproximadamente 9,14 metros para todos os quatro berços existentes. O berço 101 possui conexão dutoviária com os terminais de líquidos existentes.

Conforme estabelecido no PDZ do porto, a área em questão está classificada como afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na tabela a seguir, é para o estabelecimento de terminal voltado à movimentação e armazenagem de granel líquido.

Tabela 2 – Características da área AE-10

Tipo	Descrição
Código da área	AE-10
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granel líquido
Área (m²)	18.344 m ²

Fonte: PDZ do Porto de Cabedelo

O planejamento do Governo Federal é para que a área seja licitada como não afeta às operações portuárias e continue a ser utilizada para a realização de armazenagem e movimentação de granel líquido.

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

3.3.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória

3.3.2.5. Contratual

A área AE-10 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 de Arrendamento nº 92/003/00, de 04/05/1992, celebrada entre a CODERN e a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás, para o Arrendamento de terreno de 17.758 m² no Porto de Cabedelo. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 3 (três) termos aditivos.

A data prevista para o término do contrato em questão, conforme previsto no Termo Aditivo nº 3, era o dia 22/04/2009. Atualmente, o referido contrato encontra-se extinto, e a área é explorada mediante Contrato 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 tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área AE-10³.

Tabela 3 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área AE-10

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato de Arrendamento nº 92/003/00	04/05/1992	CODERN e Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás	Arrendamento de terreno de 17.758 m ² no Porto de Cabedelo.
Termo de Sub-rogação referente ao Contrato nº 92/003/00	19/05/1998	CODERN e Docas-PB, com interveniência da Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás	Sub-rogação do contrato à Docas-PB.
Termo Aditivo nº 1 (Instrumento Aditivo nº 92/003/01)	20/5/1998	Docas-PB e Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás	Prorrogação do prazo de vigência do arrendamento por 3 (três) anos, até 22/05/1998. Alteração da área do arrendamento para 18.344m ² .

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

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
			Alteração do valor mensal do arrendamento.
Termo Aditivo n° 2 (Instrumento Aditivo n° 92/003/02)	21/05/2001	Docas-PB e Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás.	Prorrogação do prazo de vigência do contrato até 22/04/2006. Alteração do valor do arrendamento.
Termo Aditivo n° 3 (Instrumento Aditivo n° 92/003/03)	18/04/2006	Docas-PB e Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás.	Prorrogação do prazo de vigência do contrato, em caráter excepcional, por mais 3 (três) anos, até 22/04/2009. Alteração do valor do arrendamento.
Contrato de Transição n° 1 (Contrato de Transição n° 02, de dezembro de 2014)	05/12/2014	Docas-PB e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 18.344 m ² , para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.
Contrato de Transição n° 2 (Contrato de Transição n° 01, de junho de 2015)	03/06/2015	Docas-PB e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 18.344 m ² , para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.
Contrato de Transição n° 3 (Contrato de Transição n° 01, de novembro de 2015)	30/11/2015	Docas-PB e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 18.344 m ² , para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.
Contrato de Transição n° 4 (Contrato de Transição n° 01, de maio de 2016)	29/05/2016	Docas-PB e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 18.344 m ² , para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.
Contrato de Transição n° 5 (Contrato de Transição n° 01, de novembro de 2016)	25/11/2016	Docas-PB e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 18.344 m ² , para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.
Contrato de	01/10/2017	Docas-PB e	Arrendamento, em caráter transitório, de área

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Transição nº 6 (Contrato de Transição nº 02, de outubro de 2017)		Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	de 18.344 m ² , para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.
Contrato de Transição nº 7 (Contrato de Transição nº 01, de dezembro de 2017)	01/12/2017	Docas-PB e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 18.344 m ² , para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.
Contrato de Transição nº 8 (Contrato de Transição nº 01, de maio de 2018)	30/05/2018	Docas-PB e Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 18.344 m ² , para o 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 autorizado pela administração portuária (Cláusula Segunda do Contrato de Arrendamento nº 92/003/00). Não foram recebidas informações da SNP, da ANTAQ ou da administração portuária acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados.

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.

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.

3.3.2.6. Patrimonial

No Contrato nº 92/003/00 não há menção a bens originalmente integrantes da área AE-10.

De acordo com o critério de reversibilidade estabelecido na Cláusula Décima-Quinta do Contrato nº 92/003/00, reverterem as melhorias introduzidas no imóvel pela arrendatária, “*independentemente de qualquer indenização*”. As benfeitorias removíveis poderão ser revertidas mediante indenização à arrendatária ou sem a necessidade de indenização, caso a arrendatária não as remova em até 120 (cento e vinte) dias após o término do arrendamento.

Em um momento posterior, foram celebrados sucessivos contratos de transição referentes ao contrato de arrendamento em questão, como já mencionado neste relatório. Assim, o critério de reversibilidade atualmente vigente é aquele estabelecido na Cláusula Trigésima Primeira do Contrato de Transição nº 8 (Contrato de Transição nº 01, de maio de 2018), que dispõe:

Cláusula Trigésima Primeira – Da devolução dos bens que integram o arrendamento

Ressalvado o que consta no Parágrafo Primeiro da Cláusula Vigésima Oitava, **devolvem-se à DOCAS/PB na extinção do contrato todos os bens vinculados ao Arrendamento, notadamente os indicados nos Anexos II e III, além de todos os demais bens vinculados à instalação portuária**, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos objeto deste arrendamento [...]” (grifos nossos).

É importante observar, nesse sentido, o disposto no Parágrafo Primeiro da Cláusula Vigésima Oitava do referido instrumento, que dispõe:

Cláusula Vigésima Oitava – Da extinção do arrendamento

Parágrafo Primeiro

Extinto o contrato de transição, retornam à DOCAS/PB os direitos e privilégios decorrentes do arrendamento, com devolução dos bens a ele vinculados, **cabendo indenização à ARRENDATÁRIA TRANSITÓRIA, pelo futuro licitante vencedor, de eventuais investimentos não amortizados, de bens seus que sejam irremovíveis ou pela permanência de bens removíveis de interesse da DOCAS/PB e/ou do futuro licitante vencedor**, ou até nova deliberação da ANTAQ acerca do tema. (grifos nosso)

Desse modo, conforme o dispositivo citado, é importante observar que o futuro licitante vencedor é responsável pelo pagamento de indenização referente a eventuais investimentos não amortizados, de bens da arrendatária que sejam irremovíveis ou pela permanência de bens removíveis de interesse da DOCAS/PB e/ou do futuro licitante vencedor, ou até nova deliberação da ANTAQ acerca do tema.

De acordo com as alíneas b) e c) do inciso I do 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 8 (Contrato de Transição nº 01, de maio de 2018), 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 3).

Em 24/08/2017, foi elaborado Termo de Vistoria de Bens elaborado pela equipe técnica da Administração do Porto, com o acompanhamento de técnicos da Empresa de Planejamento Logístico – EPL, além da assistência de técnicos e operadores locais, com o objetivo de subsidiar a valoração dos referidos bens para atender exigências formuladas pelo Tribunal de Contas da União – TCU (Acórdão nº 3.661/2013 – Plenário). Conforme o Termo de Vistoria em questão, foram identificadas construções civis, benfeitorias, edificações, pavimentação, distribuição elétrica, iluminação, água e esgoto, cercamento e segurança. Destacou-se no Termo de Vistoria que *“existem Construções Civis e Benfeitorias reversíveis não operacionais, as quais poderão ser utilizadas pelo futuro arrendatário”*.

Portanto, os bens integrantes da área AE-10, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 8 (chamado de Contrato de Transição nº 01, de maio de 2018) (ANEXO 3), observando-se a regra estabelecida no Parágrafo Primeiro da Cláusula Vigésima Oitava do referido instrumento, segundo a qual o futuro licitante vencedor é responsável pelo pagamento de *“eventuais investimentos não amortizados, de bens da arrendatária que sejam irremovíveis ou pela permanência de bens removíveis de interesse da DOCAS/PB e/ou do futuro licitante vencedor, ou até nova deliberação da ANTAQ acerca do tema”*. Por fim, no que diz respeito aos bens reversíveis deve-se observar, ainda, o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017 (ANEXO 3).

3.3.2.7. Ambiental

Atualmente, o processo de licenciamento ambiental das áreas portuárias vinculadas à Docas-PB compete à Superintendência de Administração do Meio Ambiente – SUDEMA, 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 AE-10, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 4). 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, no relatório ambiental da EPL não há registro dessa natureza em relação à área em questão. Contudo, consta no referido relatório que existem evidências de manchas no piso de paralelepípedo das áreas de circulação, assim como nas ilhas de carregamento de caminhões e nas bacias de contenção dos tanques. Tendo isso em vista, foi recomendada investigação de contaminação do solo e águas subterrâneas nas áreas das ilhas de carregamento de caminhões e da bacia de contenção dos tanques para identificação de possíveis passivos ambientais existentes na área.

Desse modo, no que diz respeito à classificação quanto à ocorrência de passivos ambientais, a área foi identificada pela equipe ambiental da EPL como Área Potencialmente Contaminada (AP), 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”*⁴.

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

⁴ 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 ao licenciamento existente, de acordo com a equipe ambiental da EPL, a área em questão possui a Licença de Operação - LO nº 2385/2016 emitida pela Superintendência de Administração do Meio Ambiente – SUDEMA, em 30 de agosto de 2016, com validade até 30 de agosto de 2018.

Além disso, destacou-se que: a) trata-se de uma área *brownfield* em operação e devidamente licenciada, que deverá ter, no entanto, a implantação de alguns tanques; b) Não haverá alteração da finalidade do Terminal (continuidade de movimentação de combustíveis); e c) estão previstos investimentos, apenas em equipamentos/tanques, para a continuidade das operações.

Tendo em vista todos esses fatores, foi estimado, em um cenário conservador, que o órgão ambiental demandará como requisito ao licenciamento elaboração de um Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais), para obtenção da Licença de Alteração – LA.

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. Nessas condições, o valor total estimado dos custos ambientais para a área AE-10 é de **R\$ 35.508.276** (trinta e cinco milhões, quinhentos e oito mil, duzentos e setenta e seis reais), conforme detalhado na tabela a seguir **Erro! onte de referência não encontrada.**

Tabela 4 – Previsão de custos ambientais da área AE-10

ANO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
PERÍODO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
AE-10																
Implementação - Licenças	571.825															
Implementação - Programas	966.956															
Operação - Licenças	61.762					61.762					61.762					61.762
Operação - Programas	1.762.224	1.581.148	1.542.346	1.607.016	1.542.346	1.516.478	1.632.884	1.516.478	1.542.346	1.607.016	1.542.346	1.516.478	1.632.884	1.516.478	1.542.346	1.607.016

Notas:

Anexo F-1 - Continuação

2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
				61.762					61.762					61.762				
1.542.346	1.516.478	1.632.884	1.516.478	1.542.346	1.607.016	1.542.346	1.516.478	1.632.884	1.387.451	1.413.319	1.477.989	1.413.319	1.387.451	1.503.857	1.387.451	1.413.319	1.477.989	1.413.319

Fonte: EPL (2018)

3.3.2.8. Processual

Solicitou-se aos entes portuários 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 administração do porto informou que não há processos referentes à área AE-10. Os demais entes portuários também não apontaram a existência de processos a respeito da referida área. Da mesma forma, não foi informado sobre a existência de questão que demandasse diagnóstico específico, relacionadas a outros entes ou relativas a outras áreas do Direito além daquelas já abordadas neste relatório (ANEXOS 1 e 2).

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

3.3.3. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área AE-10, 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 **Erro! Fonte de referência não encontrada.** em questão.

Tabela 5 – Análise de riscos referentes à área AE-10

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Contratual	<p>A relação contratual teve origem no Contrato de Arrendamento nº 92/003/00, de 04/05/1992, atualmente extinto. Após o término da relação contratual, foram celebrados sucessivos contratos de transição.</p> <p>Atualmente, a área é explorada pela empresa Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro, para a armazenagem e movimentação de granéis líquidos, mediante o Contrato de Transição nº 8 (chamado de Contrato de Transição nº 01, de maio de 2018), com vigência até 30/11/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.</p> <p>Não foram recebidas informações acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados.</p>	<p>Uma vez que a área está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, e tendo em vista que não foram identificados novos investimentos não amortizados por parte do atual titular da área, conclui-se que, do ponto de vista contratual, não há impedimentos para a licitação da área nem prováveis impactos à sua nova titular.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<p>Patrimonial</p>	<p>Critério de reversibilidade no contrato original: reverterem as melhorias introduzidas no imóvel pela arrendatária, <i>“independentemente de qualquer indenização”</i>. As benfeitorias removíveis poderão ser revertidas mediante indenização à arrendatária.</p> <p>Critério de reversibilidade no Contrato de Transição nº 8 (Contrato de Transição nº 01, de maio de 2018): reverterem todos os bens vinculados ao Arrendamento, notadamente os indicados nos Anexos II e III do Contrato de Transição, cabendo ao futuro licitante vencedor o pagamento por <i>“eventuais investimentos não amortizados, de bens da arrendatária que sejam irremovíveis ou pela permanência de bens removíveis de interesse da DOCAS/PB e/ou do futuro licitante vencedor, ou até nova deliberação da ANTAQ acerca do tema”</i>.</p> <p>Mais recentemente, os bens reversíveis foram especificados em Termo de Vistoria elaborado em 2017 pela Administração do Porto, junto com equipe da EPL, o qual deverá ser considerado para a futura licitação da área.</p> <p>Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos.</p>	<p>Os bens integrantes da área AE-10, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 8 (Contrato de Transição nº 01, de maio de 2018) (ANEXO 3), observando-se a regra estabelecida no Parágrafo Primeiro da Cláusula Vigésima Oitava do referido instrumento, segundo a qual o futuro licitante vencedor é responsável pelo pagamento de <i>“eventuais investimentos não amortizados, de bens da arrendatária que sejam irremovíveis ou pela permanência de bens removíveis de interesse da DOCAS/PB e/ou do futuro licitante vencedor, ou até nova deliberação da ANTAQ acerca do tema”</i>. Por fim, no que diz respeito aos bens reversíveis deve-se observar, ainda, o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017 (ANEXO 3).</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Ambiental	<p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente.</p> <p>Quanto aos passivos ambientais conhecidos, no relatório ambiental da EPL não há registro dessa natureza em relação à área em questão. Contudo, consta no referido relatório evidências de manchas no piso de paralelepípedo das áreas de circulação, assim como nas ilhas de carregamento de caminhões e nas bacias de contenção dos tanques. Assim, foi recomendada investigação de contaminação do solo e águas subterrâneas para identificação de possíveis passivos ambientais existentes na área.</p> <p>Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada (AP).</p> <p>Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais), para obtenção da Licença de Alteração – LA.</p> <p>Custos ambientais estimados: R\$ 35.508.276.</p>	<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>Não foram identificados passivos ambientais conhecidos, cuja remediação deverá recair sobre a nova arrendatária, contudo, há indícios de passivos. É prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do Programa de Arrendamentos do PPI, segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, desde que 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 deverá arcar com os custos referentes Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais), para obtenção da Licença de Alteração – LA, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 35.508.276.</p>
Processual	<p>Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou outros tipos de tratativas referentes à área em questão.</p>	<p>Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou outros tipos de tratativas referentes à área em questão.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Geral	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área em análise.</p> <p>Os bens que poderão ser disponibilizados à futura titular da área correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 8 (chamado de Contrato de Transição nº 01, de maio de 2018) (ANEXO 3). É importante observar a regra estabelecida no Parágrafo Primeiro da Cláusula Vigésima Oitava do referido instrumento, segundo a qual a futura titular é responsável pelo pagamento de “<i>eventuais investimentos não amortizados, de bens da arrendatária que sejam irremovíveis ou pela permanência de bens removíveis de interesse da DOCAS/PB e/ou do futuro licitante vencedor, ou até nova deliberação da ANTAQ acerca do tema</i>”. Deve-se observar, ainda, o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. Não há passivos ambientais conhecidos, porém, há indícios de passivos que demandam verificação por parte da futura arrendatária, que também deverá arcar com custos referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 49.194.404.</p> <p>Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou outros tipos de tratativas referentes à área em questão.</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 AE-11

3.4.1. Apresentação da área

A área **AE-11** está localizada no Porto de Cabedelo e possui superfície de aproximadamente **20.465m²**. A sua delimitação está representada na figura a seguir.

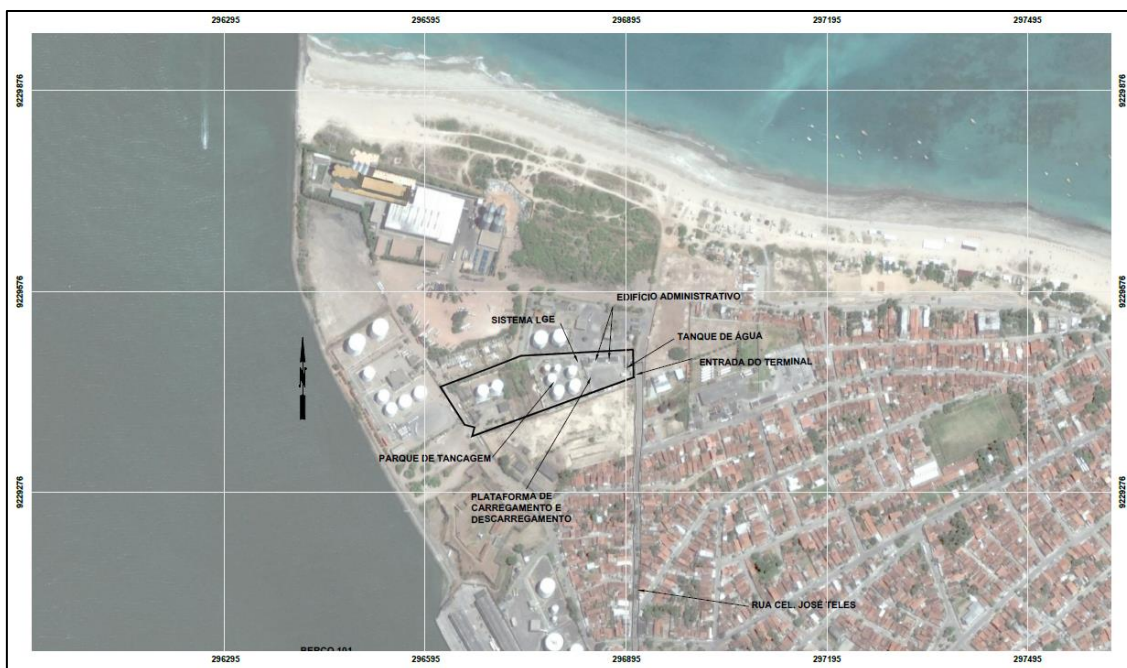


Figura 3 – Localização da área AE-11
Fonte: EPL

A área AE-11 corresponde à unificação das áreas AE-11 (original), AE-12 e AE-13, todas destinadas à movimentação e armazenagem de granéis líquidos conforme o PDZ do Porto de Cabedelo.

A área AE-12 possui 4.650m² e é *greenfield*, não dispõe de estrutura de operação. A área AE-13, por sua vez, possui 5.912 m² e dispõe de estrutura de operação, porém, encontra-se atualmente desocupada.

Atualmente, a área AE-11 (original) possui dimensão total de 9.903m² e é explorada pela Petrobrás Distribuidora S.A.. A área está ocupada em caráter transitório, por meio do Contrato de Transição nº 02, de outubro de 2016, firmado com a Companhia Docas da Paraíba.

As instalações de armazenagem de granéis líquidos existentes na área AE-11 consistem em tanques para armazenagem com diferentes capacidades, todos com sua própria base de concreto e bacia de contenção para controle de derramamento. A capacidade total de armazenagem é de 18.762m³.

Conforme estabelecido no PDZ do porto, a área em questão está classificada como afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na tabela a seguir, é para o estabelecimento de terminal voltado à movimentação e armazenagem de granel líquido.

Tabela 6 – Características da área AE-11

Tipo	Descrição
Código da área	AE-11
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granel líquido
Área (m²)	20.465 m ²

Fonte: PDZ do Porto de Cabedelo

O planejamento do Governo Federal é para que a área seja licitada como não afeta às operações portuárias e continue a ser utilizada para a realização de armazenagem e movimentação de granéis líquidos.

3.4.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória

3.4.2.9. Contratual

A área AE-11 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 no Contrato nº 01/89, de 01/01/1989, celebrada entre a PORTOBRÁS e Petrobrás Distribuidora S.A., para o arrendamento de área de 14.113m² no Porto de Cabedelo, para armazenamento, movimentação e escoamento de álcool, petróleo e derivados. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 2 (dois) termos aditivos.

A data prevista para o término do contrato em questão, conforme previsto no Termo Aditivo nº 3, era o dia **31/12/2008**. Atualmente, o referido contrato encontra-se extinto, e a área é explorada mediante Contrato 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 tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área AE-11⁵.

Tabela 7 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área AE-11

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato nº 01/89	01/01/1989	PORTOBRÁS e Petrobrás	Arrendamento de área de 14.113m ² no Porto de Cabedelo, para armazenamento,

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

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
		Distribuidora S.A.	movimentação e escoamento de álcool, petróleo e derivados.
Termo Aditivo nº 1 (Instrumento Aditivo 01/89-1)	07/10/1997	CODERN e Petrobrás Distribuidora S.A..	Alteração do valor de arrendamento.
Termo de Sub-rogação referente ao Contrato nº 01/89	13/08/1998	CODERN e Docas-PB, com interveniência da Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás	Sub-rogação do contrato à Docas-PB.
Termo Aditivo nº 2 (Instrumento Aditivo nº 01/89-2)	28/09/2000	Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A.	Prorrogação do contrato até 31/12/2008. Alteração do valor de arrendamento e de suas condições de reajuste.
Contrato de Transição nº 1 (Contrato de Transição nº 3, de outubro de 2015)	26/10/2015	Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 14.113m ² , para a movimentação e armazenagem de derivados de petróleo.
Contrato de Transição nº 2 (Contrato de Transição nº 3, de abril de 2016)	24/04/2016	Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 14.113m ² , para a movimentação e armazenagem de derivados de petróleo.
Contrato de Transição nº 3 (Contrato de Transição nº 2, de outubro de 2016)	22/10/2016	Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 14.113m ² , para a movimentação e armazenagem de derivados de petróleo.
Contrato de Transição nº 4 (Contrato de Transição nº 1, de agosto de 2017)	25/08/2017	Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 14.113m ² , para a movimentação e armazenagem de derivados de petróleo.
Contrato de Transição nº 5 (Contrato de Transição nº 2,	25/10/2017	Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 14.113m ² , para a movimentação e armazenagem de derivados de petróleo.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
de outubro de 2017)			
Contrato de Transição nº 6 (Contrato de Transição nº 2, de abril de 2018)	24/04/2018	Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 14.113m ² , para a movimentação e armazenagem de derivados de petróleo.

Fonte: Elaboração própria

Em relação a novos investimentos, o critério estabelecido no contrato original era que seriam permitidos desde que autorizado pela administração portuária (Cláusula Segunda, Parágrafo Primeiro, do Contrato nº 01/89). Não foram recebidas informações da SNP, da ANTAQ ou da administração portuária acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados.

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.

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.

3.4.2.10. Patrimonial

No Contrato nº 01/89 não há menção a bens originalmente integrantes da área AE-11.

De acordo com o critério de reversibilidade estabelecido na Cláusula Décima-Quinta do referido Contrato, reverterem as melhorias introduzidas no imóvel pela arrendatária, “*independentemente de qualquer indenização*”. As benfeitorias removíveis poderão ser revertidas mediante indenização à arrendatária ou sem a necessidade de indenização, caso a arrendatária não as remova em até 60 (sessenta) dias após o término do arrendamento.

Em um momento posterior, foram celebrados sucessivos contratos de transição referentes ao contrato de arrendamento em questão, 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 (Contrato de Transição nº 2, de abril de 2018). Conforme esse dispositivo contratual, o critério de reversibilidade dos bens do terminal é o mesmo estabelecido no contrato de arrendamento anteriormente em vigor.

De acordo com as alíneas b) e c) do inciso I do 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 (chamado de Contrato de Transição nº 2, de abril de 2018), em seu Anexo III, apresenta o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, bem como a relação dos bens reversíveis (ANEXO 3).

Em 24/08/2017, foi elaborado Termo de Vistoria de Bens elaborado pela equipe técnica da Administração do Porto, com o acompanhamento de técnicos da Empresa de Planejamento Logístico – EPL, além da assistência de técnicos e operadores locais, com o objetivo de subsidiar a valoração dos referidos bens para atender exigências formuladas pelo Tribunal de Contas da União – TCU (Acórdão nº 3.661/2013 – Plenário). Conforme o Termo de Vistoria em questão, foram identificadas construções civis, benfeitorias, edificações, pavimentação, distribuição elétrica, iluminação, água e esgoto, cercamento e segurança. Destacou-se no Termo de Vistoria que *“existem Construções Civis e Benfeitorias reversíveis não operacionais, as quais poderão ser utilizadas pelo futuro arrendatário”*.

Portanto, os bens integrantes da área AE-11, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo III do Contrato de Transição nº 6 (Contrato de Transição nº 2, de abril de 2018), observando-se o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.

3.4.2.11. Ambiental

Atualmente, o processo de licenciamento ambiental das áreas portuárias vinculadas à Docas-PB compete à Superintendência de Administração do Meio Ambiente – SUDEMA, 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 AE-11, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 4). 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, no relatório ambiental da EPL não há registro dessa natureza em relação à área em questão. Contudo, consta no referido relatório que há evidências de manchas no piso de paralelepípedo das áreas de circulação, assim como nas ilhas de carregamento de caminhões e nas bacias de contenção dos tanques. Nesse sentido, foi recomendada a investigação de contaminação do solo e águas subterrâneas nas áreas das ilhas de carregamento de caminhões e da bacia de contenção dos tanques para identificação de possíveis passivos ambientais existentes na área.

Desse modo, no que diz respeito à classificação quanto à ocorrência de passivos ambientais, a área foi identificada pela equipe ambiental da EPL como Área Potencialmente Contaminada (AP), que é aquela onde *“estão sendo ou foram desenvolvidas atividades potencialmente contaminadoras, isto é, onde ocorreu ou ocorrerá 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*⁶.

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 ao licenciamento existente, de acordo com a equipe ambiental da EPL, a área em questão possui a Licença de Operação - LO nº 239/2015 emitida pela Superintendência de Administração do Meio Ambiente – SUDEMA, em 28 de janeiro de 2015, com validade até 27 de janeiro de 2020.

Além disso, destacou-se que: a) O Terminal possui Licença de Operação vigente, somente na área original AE-11; b) Trata-se de uma nova área composto por área *brownfield* e *greenfield*; c) A área AE-12 não tem instalações ainda com presença de vegetação e a AE-13, apesar de ter estruturas, encontra-se desativada; d) Não haverá alteração da finalidade do Terminal (continuidade de movimentação de combustíveis); e) Estão previstas a ampliação da área, investimentos em equipamentos e estruturas para a continuidade das operações.

Tendo em vista todos esses fatores, foi estimado, em um cenário conservador, que o órgão ambiental demandará como requisito ao licenciamento a elaboração de um Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais) para obtenção da Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação; uma vez que haverá incorporação de novas áreas.

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. Nessas condições, o valor total estimado dos custos ambientais para a área AE-11 é de **R\$ 36.055.226** (trinta e seis milhões, cinquenta e cinco mil, duzentos e vinte e seis reais), conforme detalhado na tabela a seguir **Erro! fonte de referência não encontrada.**

⁶ 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 8 – Previsão de custos ambientais da área AE-11

ANO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
PERÍODO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Área AE-11															
Implementação - Licenças	640.733														
Implementação - Programas	966.956														
Operação - Licenças	61.762					61.762					61.762				
Operação - Programas	1.783.953	1.602.877	1.564.075	1.628.745	1.564.075	1.538.207	1.654.613	1.538.207	1.564.075	1.628.745	1.564.075	1.538.207	1.654.613	1.538.207	1.564.075
Notas:															

Anexo F-1 - Continuação

ANO	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
PERÍODO	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Área AE-11										
Implementação - Licenças										
Implementação - Programas										
Operação - Licenças	61.762					61.762				
Operação - Programas	1.628.745	1.564.075	1.538.207	1.654.613	1.538.207	1.564.075	1.628.745	1.564.075	1.538.207	1.654.613
Notas:										

Fonte: EPL (2018)

3.4.2.12. Processual

Solicitou-se aos entes portuários 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 administração do porto informou que não há processos referentes à área AE-11. Os demais entes portuários também não apontaram a existência de processos a respeito da referida área. Da mesma forma, não foi informado sobre a existência de questão que demandasse diagnóstico específico, relacionadas a outros entes ou relativas a outras áreas do Direito além daquelas já abordadas neste relatório (ANEXO 1 e 2).

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

3.4.3. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área AE-11, 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 **Erro! Fonte de referência não encontrada.** em questão.

Tabela 9 – Análise de riscos referentes à área AE-11

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Contratual	<p>A relação contratual teve origem no Contrato nº 01/89, de 01/01/1989, atualmente extinto. Após o término da relação contratual, foram celebrados sucessivos contratos de transição.</p> <p>Atualmente, a área é explorada pela empresa Petrobrás Distribuidora S.A., para o armazenamento, movimentação e escoamento de álcool, petróleo e derivados, mediante o Contrato de Transição nº 6 (chamado de Contrato de Transição nº 2, de abril de 2018), com vigência até 24/10/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.</p> <p>Não foram recebidas informações acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados.</p>	<p>Uma vez que a área está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, e tendo em vista que não foram identificados novos investimentos não amortizados por parte do atual titular da área, conclui-se que, do ponto de vista contratual, não há impedimentos para a licitação da área nem prováveis impactos à sua nova titular.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Patrimonial	<p>Critério de reversibilidade no contrato original: reverterem as melhorias introduzidas no imóvel pela arrendatária, “<i>independentemente de qualquer indenização</i>”. As benfeitorias removíveis poderão ser revertidas mediante indenização à arrendatária.</p> <p>Critério de reversibilidade no Contrato de Transição nº 6 (Contrato de Transição nº 2, de abril de 2018): mesmo estabelecido no contrato de arrendamento anteriormente em vigor.</p> <p>Mais recentemente, os bens reversíveis foram especificados em Termo de Vistoria elaborado em 2017 pela Administração do Porto, junto com equipe da EPL, o qual deverá ser considerado para a futura licitação da área.</p> <p>Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos.</p>	<p>Os bens integrantes da área AE-11, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo III do Contrato de Transição nº 6 (Contrato de Transição nº 2, de abril de 2018), observando-se o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.</p>
Ambiental	<p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente.</p> <p>Quanto aos passivos ambientais conhecidos, no relatório ambiental da EPL não há registro dessa natureza em relação à área em questão. Contudo, consta no referido relatório evidências de manchas no piso de paralelepípedo das áreas de circulação, assim como nas ilhas de carregamento de caminhões e nas bacias de contenção dos tanques. Assim, foi recomendada investigação de contaminação do solo e águas subterrâneas para identificação de possíveis passivos ambientais existentes na área.</p> <p>Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada (AP).</p> <p>Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais) para obtenção da Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação, uma vez que haverá incorporação de novas áreas.</p>	<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>Não foram identificados passivos ambientais conhecidos, cuja remediação deverá recair sobre a nova arrendatária, contudo, há indícios de passivos. É prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do Programa de Arrendamentos do PPI, segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, desde que 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 deverá arcar com os custos referentes Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais), para obtenção da</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
	Custos ambientais estimados: R\$ 36.055.226.	Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação, uma vez que haverá incorporação de novas áreas, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 36.055.226.
Processual	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.
Geral	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área em análise.</p> <p>Os bens que poderão ser disponibilizados à futura titular da área correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo III do Contrato de Transição nº 6 (Contrato de Transição nº 2, de abril de 2018), observando-se o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. Não há passivos ambientais conhecidos, porém, há indícios de passivos que demandam verificação por parte da futura arrendatária, que também deverá arcar com custos referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 36.055.226.</p> <p>Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou outros tipos de tratativas referentes à área em questão.</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 AI-01

3.5.1. Apresentação da área

A área **AI-01** está localizada no Porto de Cabedelo e possui superfície de aproximadamente **18.275m²**. A sua delimitação está representada na figura a seguir.

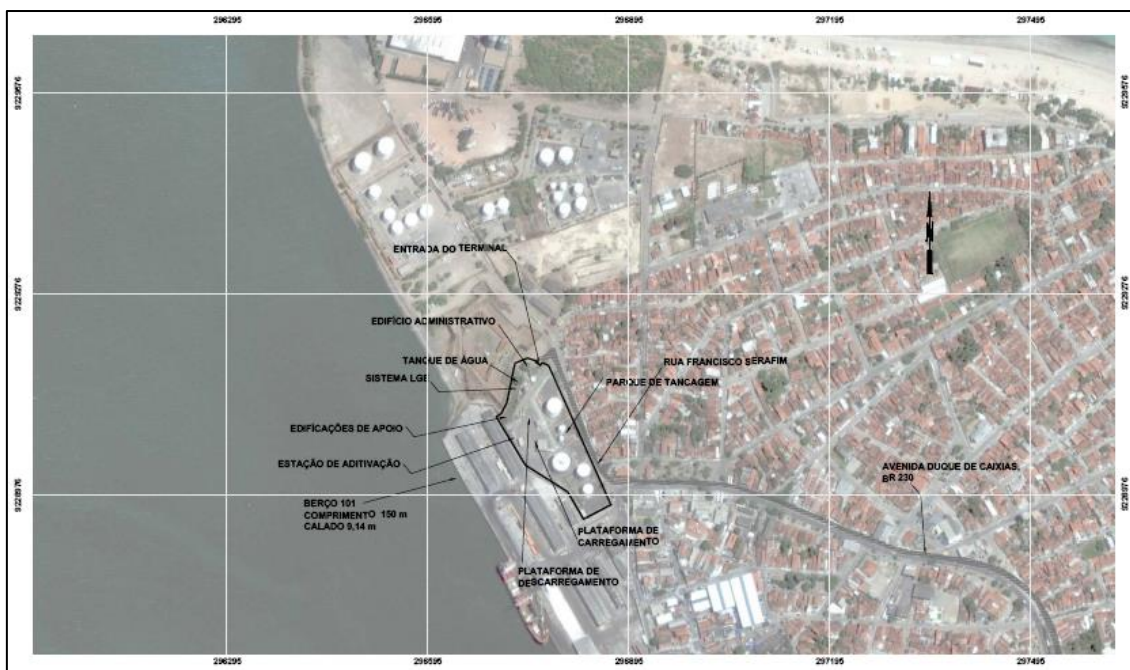


Figura 4 – Localização da área AI-01
Fonte: EPL

Atualmente, a área está ocupada em caráter transitório, por meio de Contrato de Transição firmado com a Companhia Docas da Paraíba, cujo objeto é o arrendamento de instalação portuária dentro da área do Porto Organizado de Cabedelo, para realização de recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de álcool e derivados de petróleo.

O terminal utiliza berço compartilhado de uso múltiplo do Porto de Cabedelo. A profundidade ao longo do cais é de aproximadamente 9,14 metros para todos os quatro berços existentes. O berço 101 possui conexão dutoviária com os terminais de líquidos existentes. A figura a seguir ilustra a área **AI-01**.

Conforme estabelecido no PDZ do porto, a área em questão está classificada como afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na tabela a seguir, é para o estabelecimento de terminal voltado à movimentação e armazenagem de granel líquido.

Tabela 10 – Características da área AI-01

Tipo	Descrição
Código da área	A1-01
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granel líquido
Área (m ²)	18.275 m ²

Fonte: PDZ do Porto de Cabedelo

O planejamento do Governo Federal é para que a área seja licitada como não afeta às operações portuárias e continue a ser utilizada para a realização de armazenagem e movimentação de granéis líquidos.

3.5.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória

3.5.2.13. Contratual

A área AI-01 é atualmente explorada pela empresa Raízen Combustíveis S.A., e tem como finalidade a atividade de armazenagem e movimentação de granéis líquidos.

A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato nº 92/007/00, de 11/09/1992, celebrada entre a CODERN e a Esso Brasileira de Petróleo LTDA., para o arrendamento de área no Porto de Cabedelo de 21.883,40 m², destinada ao armazenamento e movimentação de derivados de petróleo e álcool. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 8 (oito) termos aditivos.

A Resolução nº 3200-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2014, declarou nulo o TA nº 8, declarou a extinção do Contrato nº 92/007/00 e reconheceu a possibilidade de celebração de Contrato de Transição.

Desse modo, o referido contrato teve vigência até **13/02/2014**. Atualmente, a área continua a ser explorada em caráter provisório, mediante Contrato de Transição.

A tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área AI-01⁷.

Tabela 11 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área AI-01

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato nº 92/007/00	11/09/1992	CODERN e Esso Brasileira de Petróleo LTDA.	Arrendamento de área no Porto de Cabedelo de 21.883,40 m ² , para armazenamento e movimentação de derivados de petróleo e álcool, com “área a crescer” de 1.314,40m ² .

⁷ Para informações mais detalhadas a respeito de dados contratuais, consultar a **Planilha Due Diligence** (APÊNDICE).

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Termo Aditivo nº 1 (Instrumento Aditivo nº 92/007/01)	26/06/1998	Docas-PB e Esso Brasileira de Petróleo LTDA.	Prorrogação do prazo de vigência contratual por 3 (três) anos, a contar de 22/05/1998. Alteração do valor mensal do arrendamento.
Termo Aditivo nº 2 (Instrumento Aditivo nº 92/007/02)	26/10/2000	Docas-PB e Esso Brasileira de Petróleo LTDA.	Prorrogação do prazo de vigência contratual até 01/02/2007. Alteração do valor mensal do arrendamento e da sua forma de reajuste. Alteração de obrigações referentes a pagamentos de impostos e taxas. Obrigação da Arrendatária de retificar o muro da entrada principal de suas instalações.
Termo Aditivo nº 3 (Instrumento Aditivo nº 92/007/03)	02/10/2002	Docas-PB e Esso Brasileira de Petróleo LTDA.	Reversão de parte da área arrendada à Docas-PB e retificação da área inicial do contrato, ficando alterada a área total do contrato para 18.275,67 m ² . Alteração do valor mensal do arrendamento.
Termo Aditivo nº 4 (Instrumento Aditivo nº 92/007/04)	01/11/2004	Docas-PB e Esso Brasileira de Petróleo LTDA.	Inclusão de regra segundo a qual a Arrendatária somente poderá reformar, ampliar ou melhorar as instalações mediante autorização da Docas-PB, devendo apresentar Projeto Básico. Alteração do modo de exploração do serviço para serviços de armazenagem; da forma de exploração para “ <i>comercialização de álcool e derivados de petróleo</i> ”; e da condição de serviço para exploração das instalações portuárias na modalidade de “ <i>uso privativo misto</i> ”. Alteração do valor mensal do arrendamento, da sua forma de reajuste e de pagamento. Alteração das obrigações da Arrendatária e da fiscalização do arrendamento. Alteração da regra sobre reversão de bens, adotando-se o seguinte texto (Cláusula Décima): “ <i>Extinto o arrendamento, retornam à Docas-PB os direitos e privilégios decorrentes do arrendamento, com reversão dos bens vinculados.</i> ”. Além disso, “ <i>Os bens reversíveis resultantes de investimentos autorizados serão transferidos para o patrimônio do porto mediante indenização, pela Docas-PB, do valor residual constante dos registros contábeis da Arrendatária [...] que corresponderá exclusivamente ao valor contábil de seus investimentos em bens reversíveis ainda não completamente depreciados e aos bens necessários à</i>

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
			<i>continuidade do serviço, que forem transferidos para a DOCAS/PB [...]”.</i> Alteração das regras quanto à forma de prorrogação e extinção do contrato.
Termo Aditivo nº 5 (Instrumento Aditivo nº 92/007/05)	23/05/2005	Docas-PB e Esso Brasileira de Petróleo LTDA.	Inclusão como parte integrante no contrato a correspondência da Arrendatária datada de 04/05/2005, protocolada na Docas-PB sob o nº 509/05.
Termo Aditivo nº 6 (Instrumento Aditivo nº 92/007/06)	25/08/2009	Docas-PB e Cosan Combustíveis e Lubrificantes S.A.	Registro da alteração de razão social da Esso Brasileira de Petróleo Ltda. para Cosan Combustíveis e Lubrificantes S.A.
Termo Aditivo nº 7	24/01/2012	Docas-PB e Raízen Combustíveis S.A.	Registro da sucessão das atividades contratuais (mudança de controle societário) da Cosan Comércio e Lubrificantes S.A. para a Raízen Combustíveis S.A.
Termo Aditivo nº 8 (Oitavo Termo Aditivo Condicionado ao Contrato nº 092/007/00) <i>*O TA nº 8 foi declarado nulo pela Resolução nº 3200-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2014</i>	25/01/2012	Docas-PB e Raízen Combustíveis S.A.	Prorrogação, de “ <i>maneira condicionada</i> ”, do prazo de vigência do arrendamento, por 5 (cinco) anos, contados a partir de 01/02/2012 até 01/02/2017, conforme faculdade prevista na Resolução/ANTAQ nº 1837, de 29 de setembro de 2010. A validade e eficácia do aditivo fica vinculada à análise de EVTEA apresentado pela Arrendatária. Alteração do valor do arrendamento.
Contrato de Transição nº 1 (Contrato de Transição nº 02, de abril de 2015)	16/04/2015	Docas-PB e Raízen Combustíveis S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 18.275m ² , para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de Álcool e derivados de petróleo.
Contrato de Transição nº 2 (Contrato de Transição nº 03, de 14 outubro de 2015)	14/10/2016	Docas-PB e Raízen Combustíveis S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 18.275m ² , para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de Álcool e derivados de petróleo.
Contrato de	13/04/2017	Docas-PB e	Arrendamento, em caráter transitório, de área

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Transição nº 3 (Contrato de Transição nº 01, de abril de 2017)		Raízen Combustíveis S.A.	de 18.275m ² , para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de Álcool e derivados de petróleo.
Contrato de Transição nº 4 (Contrato de Transição nº 03, de outubro de 2017)	11/10/2017	Docas-PB e Raízen Combustíveis S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 18.275m ² , para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de Álcool e derivados de petróleo.
Contrato de Transição nº 5 (Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018)	21/04/2018	Docas-PB e Raízen Combustíveis S.A.	Arrendamento, em caráter transitório, de área de 18.275m ² , para o recebimento, escoamento, armazenamento e movimentação de Álcool e derivados de petróleo.

Fonte: Elaboração própria

Em relação a novos investimentos, o critério estabelecido no Termo Aditivo nº 4 é que a arrendatária somente poderá reformar, ampliar ou melhorar as instalações mediante autorização da Docas-PB, devendo apresentar Projeto Básico. Segundo informado pela administração portuária, não há investimentos realizados ainda não amortizados (ANEXO 2).

3.5.2.14. Patrimonial

Os bens integrantes da área AI-01, na origem da relação contratual atualmente existente, foram indicados na Cláusula Segunda, Parágrafo Segundo, do Contrato nº 92/007/00. Conforme a relação apresentada, fariam parte do terminal bens relativos a edifícios, depósito, casa de força, tanques, entre outros.

De acordo com o critério de reversibilidade estabelecido na Cláusula Décima-Quarta do Contrato nº 92/007/00, reverterem as melhorias introduzidas no imóvel pela arrendatária, “*independentemente de qualquer indenização*”. As benfeitorias removíveis poderão ser revertidas mediante indenização à arrendatária ou sem a necessidade de indenização, caso a arrendatária não as remova em até 120 (cento e vinte) dias após o término do arrendamento.

Em um momento posterior, foram celebrados sucessivos contratos de transição referentes ao contrato de arrendamento em questão, como já mencionado neste relatório. Assim, o critério de reversibilidade atualmente vigente é aquele estabelecido na Cláusula Trigésima Segunda do Contrato de Transição nº 5 (chamado de Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018). Conforme esse dispositivo contratual, “*devolvem-se à DOCAS/PB, gratuita e automaticamente, na extinção do contrato, todos os bens vinculados ao Arrendamento, notadamente aqueles indicados no Anexo II, incluindo, sem se limitar, as obras civis, equipamentos de grande porte, sistemas de comunicação*

e de informática, instalações elétricas e de comunicação de dados, sistemas de controle e de segurança, além de todos os demais bens vinculados à instalação portuária, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos objeto deste arrendamento [...]

De acordo com as alíneas b) e c) do inciso I do 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 (Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018), 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 3).

Em 24/08/2017, foi elaborado Termo de Vistoria de Bens elaborado pela equipe técnica da Administração do Porto, com o acompanhamento de técnicos da Empresa de Planejamento Logístico – EPL, além da assistência de técnicos e operadores locais, com o objetivo de subsidiar a valoração dos referidos bens para atender exigências formuladas pelo Tribunal de Contas da União – TCU (Acórdão nº 3.661/2013 – Plenário). Conforme o Termo de Vistoria em questão, foram identificadas construções civis, benfeitorias, edificações, pavimentação, distribuição elétrica, iluminação, água e esgoto, cercamento e segurança. Destacou-se no Termo de Vistoria que *“existem Construções Civis e Benfeitorias reversíveis não operacionais, as quais poderão ser utilizadas pelo futuro arrendatário”*.

Portanto, os bens integrantes da área AI-01, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 5 (Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018), observando-se o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.

3.5.2.15. Ambiental

Atualmente, o processo de licenciamento ambiental das áreas portuárias vinculadas à Docas-PB compete à Superintendência de Administração do Meio Ambiente – SUDEMA, 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 AE-10, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 4). 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, no relatório ambiental da EPL não há registro dessa natureza em relação à área em questão. Contudo, consta no referido relatório que há evidências de manchas no piso de paralelepípedo das áreas de circulação, assim como nas ilhas de carregamento de caminhões e nas bacias de contenção dos tanques. Nesse sentido, foi recomendada a investigação de contaminação do solo e águas subterrâneas nas áreas das ilhas de carregamento de caminhões e da bacia de contenção dos tanques para identificação de possíveis passivos ambientais existentes na área.

Desse modo, no que diz respeito à classificação quanto à ocorrência de passivos ambientais, a área foi identificada pela equipe ambiental da EPL como Área Potencialmente Contaminada (AP), 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*”⁸.

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 ao licenciamento existente, de acordo com a equipe ambiental da EPL, a área em questão possui a Licença de Operação - LO nº 1826/2016 emitida pela Superintendência de Administração do Meio Ambiente – SUDEMA, em 28 de julho de 2016, com validade até 27 de julho de 2021.

Além disso, destacou-se que: a) O Terminal possui Licença de Operação vigente; b) Trata-se de uma área *brownfield* em operação e devidamente licenciada; c) Não haverá alteração da finalidade do Terminal (continuidade de movimentação de combustíveis); e d) Não está prevista fase de construção para continuidade das operações.

Tendo em vista todos esses fatores, foi estimado, em um cenário conservador, que o órgão ambiental demandará como requisito ao licenciamento a elaboração de um Relatório de Controle Ambiental - RCA (documento contendo estudos, programas e planos ambientais), para renovação da Licença de Operação.

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. Nessas condições, o valor total estimado dos custos ambientais para a área AI-01 é de **R\$ 35.328.354** (trinta e cinco milhões, trezentos e vinte e oito mil, trezentos e cinquenta e quatro reais), conforme detalhado na tabela a seguir **Erro! Fonte de referência não encontrada.**

⁸ 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 12 – Previsão de custos ambientais da área AI-01

ANO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
PERÍODO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Área AI-01															
Implementação - Licenças															
Implementação - Programas															
Operação - Licenças	61.762					61.762					61.762				
Operação - Programas	1.762.224	1.581.148	1.542.346	1.607.016	1.542.346	1.516.478	1.632.884	1.516.478	1.542.346	1.607.016	1.542.346	1.516.478	1.632.884	1.516.478	1.542.346
Notas:															

Anexo F-1 - Continuação

ANO	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
PERÍODO	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Área AI-01										
Implementação - Licenças										
Implementação - Programas										
Operação - Licenças	61.762					61.762				
Operação - Programas	1.607.016	1.542.346	1.516.478	1.632.884	1.516.478	1.542.346	1.607.016	1.542.346	1.516.478	1.632.884
Notas:										

Fonte: EPL (2018)

3.5.2.16. Processual

Solicitou-se aos entes portuários 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 administração do porto informou que não há processos referentes à área em questão. A AGU informou sobre a existência de uma ação ordinária referente à área AI-01, e a SNP apontou pedido de indenização na esfera administrativa (ANEXO 1).

A **Ação Ordinária nº 0060098-77.2014.4.01.3400** (NUP 00772.000027/2014-75), ajuizada na 15ª Vara Federal do Distrito Federal, pela Raízen Combustíveis S.A. em face da Docas-PB e da ANTAQ, teve como pedido a nulidade das Resoluções nº 3.288/2014, 3.240/2014 e 3.241/2014, todas da ANTAQ, que têm como objeto, respectivamente: anulação do oitavo Termo Aditivo; extinção do Contrato de Arrendamento nº 92/007/00; e autorização da celebração de contrato emergencial. Requereu, ainda, a declaração de validade do contrato de arrendamento mencionado e de seu oitavo termo aditivo. A Autora apresentou pedido de tutela antecipada.

Inicialmente, em 13/10/2014, a tutela antecipada foi indeferida. Em 15/12/2014, o juízo exarou despacho determinando a especificação de provas pelas partes.

Foi interposto o Agravo de Instrumento nº 0061665-61.2014.4.01.0000 no TRF da 1ª Região, pela Raízen Combustíveis S.A., em face da decisão que indeferiu o pedido de antecipação de tutela antecipada na Ação Ordinária. Em 07/01/2015 foi interposto Agravo Regimental. Em 19/12/2014, o relator negou seguimento ao Agravo de Instrumento (decisão publicada em 14/01/2015).

A AGU não informou ter havido o trânsito em julgado da ação até a presente data.

A arrendatária também realizou **pedido de indenização** dirigido à SNP, analisado no âmbito do **Processo NUP nº 00045.000156/2016-4**. Conforme a Nota Informativa nº 005/2017/DOUP-GC/SPP, de 3/2/2017, “*apesar de construir o entendimento sobre o direito de indenização, a Petróleo Sabbá/Raízen não apresentou levantamento dos valores que considera devido a título de indenização de ativos não depreciados para o Porto de Cabedelo*”. Até o presente momento, não consta decisão definitiva da SNP quanto ao pleito em questão.

Ressalta-se que a existência dos referidos processos, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque o contrato original já foi encerrado e a relação contratual atualmente existente está formalizada mediante Contrato de Transição, que possui caráter provisório, com prazo de vigência condicionado à realização dos procedimentos licitatórios do terminal. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderia vir a causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.

As instituições questionadas 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.

3.5.3. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área AI-01, 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 **Erro! Fonte de referência não encontrada.** em questão.

Tabela 13 – Análise de riscos referentes à área AI-01

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Contratual	<p>A relação contratual teve origem no Contrato nº 92/007/00, de 11/09/1992, atualmente extinto. Após o término da relação contratual, foram celebrados sucessivos contratos de transição.</p> <p>Atualmente, a área é explorada pela empresa Raízen Combustíveis S.A, para o armazenamento e movimentação de derivados de petróleo e álcool, mediante o Contrato de Transição nº 5 (chamado de Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018), com vigência até 21/10/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.</p> <p>Não foram recebidas informações acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados.</p>	<p>Uma vez que a área está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, e tendo em vista que não foram identificados novos investimentos não amortizados por parte do atual titular da área, conclui-se que, do ponto de vista contratual, não há impedimentos para a licitação da área nem prováveis impactos à sua nova titular.</p>
Patrimonial	<p>Critério de reversibilidade no contrato original: reverterem as melhorias introduzidas no imóvel pela arrendatária, “<i>independentemente de qualquer indenização</i>”. As benfeitorias removíveis poderão ser revertidas mediante indenização à arrendatária.</p> <p>Critério de reversibilidade no Contrato de Transição nº 5 (Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018): reverterem “<i>todos os bens vinculados ao Arrendamento, notadamente aqueles indicados no Anexo II</i>”.</p> <p>Mais recentemente, os bens reversíveis foram especificados em Termo de Vistoria elaborado em 2017 pela Administração do Porto, junto com equipe da EPL, o qual deverá ser considerado para a futura licitação da</p>	<p>Os bens integrantes da área AI-01, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 5 (Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018), observando-se o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
	<p>área.</p> <p>Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos.</p>	
Ambiental	<p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente.</p> <p>Quanto aos passivos ambientais conhecidos, no relatório ambiental da EPL não há registro dessa natureza em relação à área em questão. Contudo, consta no referido relatório evidências de manchas no piso de paralelepípedo das áreas de circulação, assim como nas ilhas de carregamento de caminhões e nas bacias de contenção dos tanques. Assim, foi recomendada investigação de contaminação do solo e águas subterrâneas para identificação de possíveis passivos ambientais existentes na área.</p> <p>Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada (AP).</p> <p>Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais) para renovação da Licença de Operação.</p> <p>Custos ambientais estimados: R\$ 35.328.354.</p>	<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>Não foram identificados passivos ambientais conhecidos, cuja remediação deverá recair sobre a nova arrendatária, contudo, há indícios de passivos. É prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do Programa de Arrendamentos do PPI, segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, desde que 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 deverá arcar com os custos referentes Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais), para renovação da Licença de Operação, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 35.328.354.</p>
Processual	<p>Foi identificada uma ação judicial e um processo administrativo envolvendo a área em questão:</p> <p>• <u>Ação Ordinária nº 0060098-77.2014.4.01.3400</u> (NUP 00772.000027/2014-75), ajuizada na 15ª Vara Federal do Distrito Federal, pela Raízen Combustíveis S.A. em face da Docas-PB e da ANTAQ, teve como pedido a nulidade das Resoluções nº 3.288/2014, 3.240/2014 e 3.241/2014, todas da ANTAQ, que têm como objeto, respectivamente: anulação do oitavo Termo Aditivo; extinção do Contrato de Arrendamento nº 92/007/00; e autorização da celebração de contrato emergencial. Requereu,</p>	<p>A ação ajuizada pela Raízen Combustíveis S.A., visando a sua permanência na área, ainda está em trâmite. Entretanto, tendo em vista a celebração de contrato de transição para a exploração provisória do terminal, a arrendatária já reconheceu o término do seu contrato de arrendamento original, razão pela qual não se vislumbra riscos à nova licitação.</p> <p>Quanto ao pleito administrativo de indenização, dirigido à SNP, a arrendatária não especificou o valor supostamente devido. Até este momento não consta decisão definitiva quanto ao pleito em questão.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
	<p>ainda, a declaração de validade do contrato de arrendamento mencionado e de seu oitavo termo aditivo. Inicialmente, em 13/10/2014, a tutela antecipada foi indeferida. Foi interposto o Agravo de Instrumento nº 0061665-61.2014.4.01.0000 no TRF da 1ª Região, pela Raízen Combustíveis S.A., em face da decisão que indeferiu o pedido de antecipação de tutela antecipada. Em 07/01/2015, foi interposto Agravo Regimental. Em 19/12/2014, o relator negou seguimento ao Agravo de Instrumento. A AGU não informou ter havido sentença de primeiro grau nem trânsito em julgado da ação até a presente data.</p> <p>• Processo NUP nº 00045.000156/2016-4, no qual foi realizado pedido de indenização da arrendatária à SNP. Conforme a Nota Informativa nº 005/2017/DOUP-GC/SPP, de 3/2/2017, <i>“apesar de construir o entendimento sobre o direito de indenização, a Petróleo Sabbá/Raízen não apresentou levantamento dos valores que considera devido a título de indenização de ativos não depreciados para o Porto de Cabedelo”</i>. Até o presente momento, não consta decisão definitiva da SNP quanto ao pleito em questão.</p>	<p>Ressalta-se que a existência dos processos mencionados, por si sós, não impedem a realização de nova licitação, sobretudo porque o contrato em vigor já foi encerrado e não pode mais ser prorrogado. 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	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área em análise.</p> <p>Os bens que poderão ser disponibilizados à futura titular da área correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 5 (Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018), observando-se o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. Não há passivos ambientais conhecidos, porém, há indícios de passivos que demandam verificação por parte da futura arrendatária, que também deverá arcar com custos referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 35.328.354.</p> <p>Foi identificada a <u>Ação Ordinária nº 0060098-77.2014.4.01.3400</u> (NUP 00772.000027/2014-75), ajuizada na 15ª Vara Federal do Distrito Federal, pela Raízen Combustíveis S.A. em face da Docas-PB e da ANTAQ, que teve como pedido a declaração de validade do Contrato de Arrendamento nº 92/007/00 e de seu oitavo termo aditivo. A AGU não informou ter havido sentença de primeiro grau nem trânsito em julgado da ação até a presente data.</p> <p>Foi identificado o <u>Processo NUP nº 00045.000156/2016-4</u>, no qual foi realizado <u>pedido de indenização</u> da arrendatária à SNP. Conforme a Nota Informativa nº 005/2017/DOUP-GC/SPP, de 3/2/2017, “<i>apesar de construir o entendimento sobre o direito de indenização, a Petróleo Sabbá/Raízen não apresentou levantamento dos valores que considera devido a título de indenização de ativos não depreciados para o Porto de Cabedelo</i>”. Até o presente momento, não consta decisão definitiva da SNP quanto ao pleito em questão.</p> <p>A existência dos processos mencionados, por si sós, não impedem a realização de nova licitação, sobretudo porque o contrato em vigor já foi encerrado e não pode mais ser prorrogado. 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>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 14 – Principais resultados dos relatórios de *due diligence* legal

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
<p>AE-10</p>	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área em análise.</p> <p>Os bens que poderão ser disponibilizados à futura titular da área correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 8 (chamado de Contrato de Transição nº 01, de maio de 2018) (ANEXO 3). É importante observar a regra estabelecida no Parágrafo Primeiro da Cláusula Vigésima Oitava do referido instrumento, segundo a qual a futura titular é responsável pelo pagamento de <i>“eventuais investimentos não amortizados, de bens da arrendatária que sejam irremovíveis ou pela permanência de bens removíveis de interesse da DOCAS/PB e/ou do futuro licitante vencedor, ou até nova deliberação da ANTAQ acerca do tema”</i>. Deve-se observar, ainda, o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. Não há passivos ambientais conhecidos, porém, há indícios de passivos que demandam verificação por parte da futura arrendatária, que também deverá arcar com custos referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 49.194.404.</p> <p>Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou outros tipos de tratativas referentes à área em questão.</p> <p>Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	<p>Identificação de fatos passíveis de gerar impacto ao estudo de viabilidade</p>
<p>AE-11</p>	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área em análise.</p> <p>Os bens que poderão ser disponibilizados à futura titular da área correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo III do Contrato de Transição nº 6 (Contrato de Transição nº 2, de abril de 2018), observando-se o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. Não há passivos ambientais conhecidos, porém, há indícios de passivos que demandam verificação por parte da futura arrendatária, que também deverá arcar com custos referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 36.055.226.</p> <p>Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou outros tipos de tratativas referentes à área em questão.</p> <p>Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	<p>Identificação de fatos passíveis de gerar impacto ao estudo de viabilidade</p>

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
AI-01	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área em análise.</p> <p>Os bens que poderão ser disponibilizados à futura titular da área correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 5 (Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018), observando-se o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. Não há passivos ambientais conhecidos, porém, há indícios de passivos que demandam verificação por parte da futura arrendatária, que também deverá arcar com custos referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 35.328.354.</p> <p>Foi identificada a <u>Ação Ordinária nº 0060098-77.2014.4.01.3400</u> (NUP 00772.000027/2014-75), ajuizada na 15ª Vara Federal do Distrito Federal, pela Raízen Combustíveis S.A. em face da Docas-PB e da ANTAQ, que teve como pedido a declaração de validade do Contrato de Arrendamento nº 92/007/00 e de seu oitavo termo aditivo. A AGU não informou ter havido sentença de primeiro grau nem trânsito em julgado da ação até a presente data.</p> <p>Foi identificado o <u>Processo NUP nº 00045.000156/2016-4</u>, no qual foi realizado <u>pedido de indenização</u> da arrendatária à SNP. Conforme a Nota Informativa nº 005/2017/DOUP-GC/SPP, de 3/2/2017, “apesar de construir o entendimento sobre o direito de indenização, a Petróleo Sabbá/Raízen não apresentou levantamento dos valores que considera devido a título de indenização de ativos não depreciados para o Porto de Cabedelo”. Até o presente momento, não consta decisão definitiva da SNP quanto ao pleito em questão.</p> <p>A existência dos processos mencionados, por si sós, não impedem a realização de nova licitação, sobretudo porque o contrato em vigor já foi encerrado e não pode mais ser prorrogado. 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>Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	<p>Identificação de fatos passíveis de gerar impacto ao estudo de viabilidade</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</p> <p> Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade</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
- _____. (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
- _____. (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
- _____. (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
- _____. (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
- _____. (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
- _____. (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
- _____. (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
- _____. (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
- _____. (2014a). ANTAQ. Resolução nº 3220, de 8 de janeiro de 2014. *Aprova a norma que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.* Acesso em 9 de mar de 2017, disponível em <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000006258.pdf>
- _____. (2014b). ANTAQ. Resolução nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014. *Aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.* Acesso em 12 mar de 2017, disponível em http://www.emap.ma.gov.br/public/_files/arquivos/Resolu%C3%A7%C3%A3o%203274.2014%20ANTAQ%3A20140408_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 MTPAC. Acesso em 11 de jul de 2017, disponível em <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres-versao-preliminar>

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

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

APÊNDICE – Planilha *Due Diligence*

*** Encontra-se em mídia digital entregue juntamente com este produto.**

ANEXO 1 – Informações prestadas pelos entes portuários

ANEXO 2 – Respostas ao questionário enviado à Administração do Porto

ANEXO 3 – Róis de bens reversíveis

ANEXO 4 – Termo de referência ambiental