



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 6 – ESTUDO DE CASO

PROCEDIMENTOS E RESULTADOS DAS *DUE DILLIGENCES* LEGAIS E
ATUALIZAÇÃO DE ESTUDOS REFERENTES A TERMINAL AQUAVIÁRIO DE
GRANEL LÍQUIDO MULTIPRODUTOS EM PORTOS MARÍTIMOS

ÁREAS STS13 E STS13A

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 **STS13** e **STS13A**, localizadas no Porto de Santos/PA.

Elaborado por:

Conrado da Silveira Frezza

OAB/DF nº 33.761

Brasília, 29 de agosto de 2018

SUMÁRIO

1. CONTEXTUALIZAÇÃO	7
1.1. Atualização de estudos de viabilidade de instalações portuárias	7
1.2. Aspectos gerais da governança e da institucionalidade do setor portuário	7
2. PROCEDIMENTOS	14
2.1.1. Reuniões.....	14
2.1.2. Acesso a estudos preexistentes	14
2.1.3. Consultas aos entes intervenientes.....	14
2.1.3.1. Advocacia-Geral da União	15
2.1.3.2. Administração portuária.....	15
2.1.3.3. ANTAQ e poder concedente	15
2.1.3.4. Demais entes intervenientes	15
2.1.4. Visita <i>in loco</i> à administração portuária	16
2.1.5. Consultas em sistemas de acompanhamento de processos	16
3. ATUALIZAÇÃO DOS ESTUDOS	16
3.1. Critérios de análise	17
3.2. Características gerais do Porto Organizado de Santos e do Complexo Portuário de Santos.....	21
3.3. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área STS13	23
3.3.1. Apresentação da área	23
3.3.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória	24
3.3.2.5. Contratual.....	24
3.3.2.6. Patrimonial	26
3.3.2.7. Ambiental	27
3.3.2.8. Processual.....	30
3.3.3. Análise de riscos	31
3.4. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área STS13A	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	40
3.4.2.11. Ambiental	40
3.4.2.12. Processual.....	44
3.4.3. Análise de riscos	44
4. RESULTADOS	47
5. REFERÊNCIAS	49

INDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do Complexo Portuário de Santos	22
Figura 3 – Localização da área STS13	23
Figura 3 – Localização da área STS13A	36

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Principais normas a serem observadas na <i>due diligence</i> legal portuária	9
Tabela 2 – Características da área STS13	24
Tabela 3 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área STS13	25
Tabela 4 – Previsão de custos ambientais da área STS13	29
Tabela 8 – Análise de riscos referentes à área STS13	31
Tabela 5 – Características da área STS13A.....	37
Tabela 6 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área STS13A	38
Tabela 4 – Previsão de custos ambientais da área STS13A	43
Tabela 8 – Análise de riscos referentes à área STS13A	45
Tabela 7 – Principais resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	48

APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICE – Planilha *Due Diligence* (arquivo digital)

ANEXO 1 – Informações prestadas pelos entes portuários

ANEXO 2 – Respostas ao questionário enviado à Administração do Porto

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

ANEXO 4 – Róis de bens reversíveis

ANEXO 5 – Termo de Referência Ambiental

1. CONTEXTUALIZAÇÃO

1.1. Atualização de estudos de viabilidade de instalações portuárias

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

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

Especificamente, os trabalhos ora apresentados são referentes ao Produto 6, 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 **STS13** e **STS13A**, localizadas no Porto Organizado de Santos/SP. 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 2011	<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-

Norma	Assunto
	financeiro de contratos de arrendamento de instalações portuárias e dá outras providências.
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 afetas às operações portuárias.</u> Regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetas 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 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>Extingue a 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.

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 ótico 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 ótico 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 solicitadas foram enviadas mediante o documento constante 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 sobre os terminais bem como todas as informações julgadas necessárias e que não foram fornecidas (ANEXO 2).

2.1.3.3. ANTAQ e poder concedente

Em relação às áreas estudadas no presente relatório, a ANTAQ e o poder concedente não informaram sobre a existência de pendências ou possíveis impactos às futuras licitações. A ANTAQ disponibilizou o Termo de Referência Ambiental, providenciados por essa Agência junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 5).

2.1.3.4. Demais entes intervenientes

Para a elaboração deste relatório, previu-se a possibilidade excepcional de coleta de informações diretamente de demais entes intervenientes, como prefeituras, fóruns, IBAMA, OGMO, colaboradores e prestadores de serviços no terminal, arrendatárias, Municípios, Estado, órgãos licenciadores, transportadores de carga, parceiros comerciais em geral e outros *players* e *stakeholders*. Essas informações seriam referentes a diversas áreas do Direito, como penal, fiscal e tributário, trabalhista, concorrencial, propriedade intelectual, urbanístico, societário, entre outros.

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

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

2.1.4. Visita *in loco* à administração portuária

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

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

Os esclarecimentos solicitados seguiram um roteiro básico, abrangendo dados sobre o PDZ, contratos, novos investimentos, bens reversíveis, questões ambientais, ações judiciais, processos administrativos e tratativas extrajudiciais. Os responsáveis auxiliaram na validação e na atualização das informações requeridas.

2.1.5. Consultas em sistemas de acompanhamento de processos

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

3. ATUALIZAÇÃO DOS ESTUDOS

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

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

3.1. Critérios de análise

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

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

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

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

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

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

econômico-financeira advindos de unificação contratual; e impactos na equação econômico-financeira advindos de modificação da área arrendada não prevista originalmente em contrato.

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

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

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

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

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

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

Salienta-se, ainda, conforme as alíneas b) e c) do inciso I do já mencionado art. 48 da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016 (BRASIL, 2016), que nos casos de área portuária explorada por contrato de transição, é obrigatório que esse instrumento

contenha relação e termo de arrolamento dos bens integrantes da instalação. Dessa forma, a partir dos bens reversíveis relacionados no contrato de transição da atual titular da área, é possível verificar os bens que, caso não sejam destinados a outra finalidade pela administração do porto, estarão disponíveis à futura vencedora da licitação.

Em relação à análise de aspectos 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;

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

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.

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.

3.2. Características gerais do Porto Organizado de Santos e do Complexo Portuário de Santos

As áreas STS13 e STS13A, objeto deste estudo, estão localizadas no Porto Organizado de Santos/SP, administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo – Codesp, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA.

A Codesp foi constituída mediante a Escritura Pública de 1/10/1980 e, conforme o seu Estatuto Social, é uma sociedade de economia mista, de capital fechado, com prazo e duração indeterminado e com foro na cidade de Santos/SP. Tem por objeto social exercer as funções de autoridade portuária no âmbito do Porto Organizado de Santos, sob sua administração e responsabilidade, e demais instalações portuárias no Estado de São Paulo que lhe forem incorporadas, em consonância com as políticas públicas setoriais formuladas pelo Poder Concedente.

O Porto de Santos faz parte do Complexo Portuário de Santos, juntamente com mais seis terminais de uso privado: TUP Embraport; TUP Sucocítrico Cutrale; TUP Dow Brasil Sudeste (Terminal Marítimo Dow); Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam); Terminal Marítimo Privativo de Cubatão (TMPC) da Usiminas; e Saipem.

O referido Complexo Portuário está localizado na cidade de Santos, no Estado de São Paulo, ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e Santo Amaro, que entra por cerca de 2 km do Oceano Atlântico. Suas instalações se estendem na Margem Direita desde a Ponta da Praia até a Alemoa e na Margem Esquerda desde a Ilha de Barnabé até a embocadura do Rio Santo Amaro, conforme indicado na figura a seguir.

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.

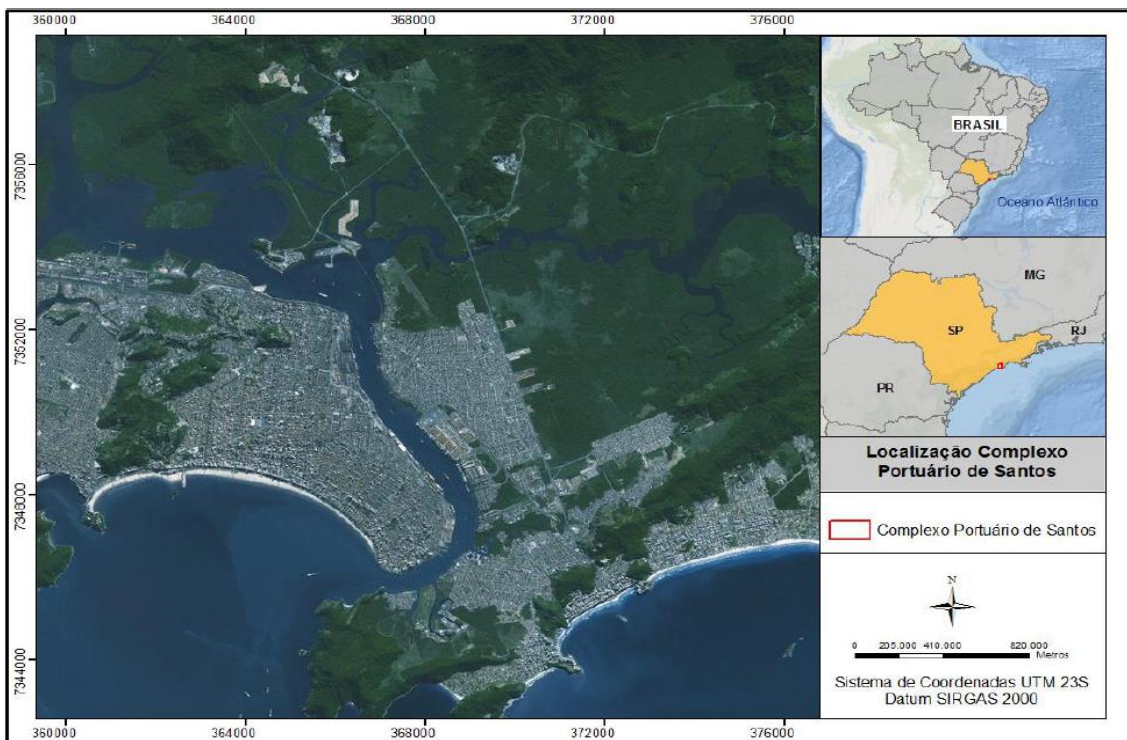


Figura 1 – Localização do Complexo Portuário de Santos
 Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2018)

Quanto aos acessos rodoviários, o Complexo Portuário de Santos tem como principais vias de conexão com sua hinterlândia a SP-021, a SP-150 (BR-050) e a SP-160. O acesso ferroviário ao Porto de Santos é composto pelas linhas da MRS Logística, FCA e Rumo (antiga ALL Logística) enquanto dentro dos limites do Porto, a operação ferroviária é feita pela PORTOFER. No que se refere aos acessos aquaviários, o canal de acesso do Porto de Santos tem extensão de cerca de 25km, largura mínima de 220m e limites de calado para o canal de acesso que variam de 8,7m a 14,2m. Destaca-se, ainda, que o Complexo Portuário em questão possui ligações dutoviárias conectando as cidades de Santos (refinaria RPBC, em Cubatão), Capuava (Refinaria RECAP e polo petroquímico) e Paulínia (Refinaria REPLAN, a maior da Petrobras, e polo petroquímico).

Os critérios gerais de exploração das áreas do Porto de Santos 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 – PNL, 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 STS13

3.3.1. Apresentação da área

A área STS13 está localizada dentro da área do Porto de Santos, na ilha de Barnabé, e possui superfície de aproximadamente **54.221m²**. A sua delimitação está representada na figura a seguir Figura 2.



Figura 2 – Localização da área STS13

Fonte: EPL

Atualmente, a área tem como finalidade a armazenamento e movimentação de granel líquido, e é caracterizada como instalação de armazenagem de uso misto, com 99 tanques pressurizados para produtos químicos, etanol, derivados de petróleo e também de outras instalações complementares.

Em relação à estrutura de operação instalada no terminal, a área possui estruturas de armazenagem conectadas ao cais existente de dois berços, a uma distância de aproximadamente 700 metros, por meio de dois corredores de dutos, sendo que cada tanque de armazenagem tem dutos dedicados direcionados às plataformas de abastecimento de caminhões.

Conforme estabelecido no PDZ do porto, a área STS13 está classificada como afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na tabela a seguir Tabela 2, é para a movimentação e armazenagem de graneis líquidos.

Tabela 2 – Características da área STS13

Tipo	Descrição
Descrição da área conforme o PDZ	Área ocupada pela Granel Química
Código da área conforme o Programa de Arrendamentos Portuários	STS13
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Graneis líquidos combustíveis ou produtos químicos
Área (m²)	54.221

Fonte: PDZ do Porto de Santos

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

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

3.3.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória

3.3.2.5. Contratual

A área STS13 é atualmente explorada pela empresa Granel Química LTDA., e tem como finalidade a atividade de armazenagem e movimentação de graneis líquidos.

A relação contratual atualmente existente teve origem no Contrato nº 11/92, de 15/07/1992, celebrada entre a CODESP e a Granel Química LTDA., para o arrendamento de área no Porto de Santos de 54,221,17m², destinada ao recebimento, armazenamento e movimentação de produtos líquidos à granel. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 4 (quatro) termos aditivos.

A data prevista para o término do contrato em questão, conforme previsto no Termo Aditivo nº 3, era o dia **30/06/2012**. Contudo, atualmente, o contrato está vigente mediante liminar concedida em Mandado de Segurança interposto pela arrendatária em face da Antaq.

Também tramita a Ação Ordinária nº 0007760-63.2013.4.01.3400, na 22ª Vara Federal do Distrito Federal, na qual a arrendatária solicita adaptação do contrato e consequente majoração de prazo de vigência contratual.

Atualmente, o contrato está vigente mediante liminar concedida em ação judicial interposta pela arrendatária. Tramita a Ação Ordinária nº 0007760-63.2013.4.01.3400,

na 22ª Vara Federal do Distrito Federal, na qual a arrendatária solicita adaptação do contrato e consequente majoração de prazo de vigência contratual.

A Resolução nº 3.529-ANTAQ/2014, de 17 de julho de 2014, autorizou a celebração de contrato de transição entre a CODESP e a Granel Química LTDA, contudo, até o presente momento não consta a informação de que o referido contrato tenha sido celebrado.

A tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da atual titular da área STS13³.

Tabela 3 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área STS13

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato nº 11/92	15/07/1992	CODESP e Granel Química LTDA.	Arrendamento de área no Porto de Santos de 54,221,17 m ² , para recebimento, armazenamento e movimentação de produtos líquidos à granel.
Termo Aditivo nº 1	06/03/1997	CODESP e Granel Química LTDA.	Alteração das Cláusulas Sexta, acerca de pagamento de valores contratuais e condições para a realização de serviços gerais no terminal.
Termo Aditivo nº 2	29/05/1997	CODESP e Granel Química LTDA.	Alteração da data a partir da qual passa a vigorar o preço a ser pago por tonelada de carga movimentada, estipulada no Termo Aditivo nº 1.
Termo Aditivo nº 3	20/08/2001	CODESP e Granel Química LTDA.	Adequação geral do contrato às normas do Programa de Arrendamento e Parcerias do Porto de Santos – PROAPS, conforme a Lei nº 8.630/93. O objeto do contrato e o tamanho da área não foram alterados. O prazo do arrendamento fica prorrogado até 30/06/2012
Termo Aditivo nº 4	11/03/2004	CODESP e Granel Química LTDA.	Alteração do Parágrafo Nono da Cláusula Nona do TA nº 3, acerca da cobrança de valores referentes à MMC.

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

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Liminar judicial	-	CODESP e Granel Química LTDA.	Atualmente, o contrato está vigente mediante liminar concedida em ação judicial interposta pela arrendatária. Tramita a Ação Ordinária nº 0007760-63.2013.4.01.3400, na 22ª Vara Federal do Distrito Federal, na qual a arrendatária solicita adaptação do contrato e consequente majoração de prazo de vigência contratual. A Resolução nº 3.529-ANTAQ/2014, de 17 de julho de 2014, autorizou a celebração de contrato de transição entre a CODESP e a Granel Química LTDA, contudo, até o presente momento não consta a informação de que o referido contrato tenha sido celebrado.

Fonte: Elaboração própria

Em relação a novos investimentos, o critério estabelecido no contrato original era que seriam permitidos desde que autorizado pela CODESP (Cláusula Sétima do TA nº 3). Não foram recebidas informações da SNP, da ANTAQ ou da administração portuária acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados.

3.3.2.6. Patrimonial

Os bens originalmente integrantes da área STS13 foram especificados na Cláusula Trigésima Terceira do Termo Aditivo nº 3 ao Contrato nº 11/92. Conforme a relação apresentada, fariam parte do terminal os bens especificados no Anexo III ao referido aditivo, relativos a obras civis, tanques, equipamentos de grande porte, instalações eletromecânicas, sistemas de controle e de segurança, entre outros.

De acordo com o critério de reversibilidade estabelecido na Cláusula Décima-Sexta do Contrato nº 11/92, reverterem as melhorias e as benfeitorias inamovíveis. As benfeitorias removíveis não reverterem, contudo, se Codesp tiver interesse, pode adquiri-las mediante indenização à arrendatária.

Em 22/11/2017, 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).

Portanto, os bens integrantes da área STS13, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 22/11/2017, especificamente 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”*.

3.3.2.7. Ambiental

Atualmente, o processo de licenciamento ambiental das áreas portuárias vinculadas à CODESP compete à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB, 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 STS13, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO 5). Desse modo, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.

Quanto aos passivos ambientais conhecidos, a CDP não informou sobre registros dessa natureza em relação à área STS13. Entretanto, no relatório ambiental da EPL, é indicado passivo referente a 2 (dois) acidentes ambientais, nos seguintes termos:

Na década de 90 foram registrados dois acidentes ocorridos nas dependências do terminal Brasterminais (área de estudo): setembro de 1998 e abril de 1999 (CETESB, 1999).

O acidente ocorrido em 1998 envolveu o vazamento da substância inflamável dicitlopentadieno durante a operação de transferência de um tanque do terminal para caminhão. Houve explosão seguida de incêndio. Entretanto, a substância em combustão atingiu o mangue, provocando a queima de cerca de 300 m² de vegetação e, em decorrência das ações de combate ao incêndio, quantidade significativa de água contaminada atingiu o Estuário de Santos, por meio do sistema de drenagem deste terminal.

O acidente ocorrido em abril de 1999 envolveu a substância inflamável comercialmente conhecida como COPERAF-1, que é um solvente derivado do fracionamento do petróleo, composto predominantemente por hexano. Neste caso, o acidente se deu durante a operação de transferência da substância de um tanque do terminal para caminhão. Ocorreu uma explosão seguida de incêndio, gerando a morte de um funcionário e danos à vegetação na região limítrofe a empresa, ou seja, no manguezal. Decorrente das ações de combate ao incêndio, novamente, uma quantidade significativa de água contaminada atingiu o Estuário de Santos por meio do sistema de drenagem do terminal. [...]

Durante a visita técnica, foi informado pela atual arrendatária e identificado também através de consultas ao cadastro de áreas contaminadas, a realização de todas as etapas de investigação de passivos ambientais na área. Apesar de terem sido quantificados resultados acima dos valores de intervenção preconizados pela DD-CETESB de 2016 em água subterrânea para alguns compostos pertencentes à classe dos compostos orgânicos voláteis (VOC), a Avaliação de Risco Toxicológico à Saúde Humana não indicou risco para o cenário e utilização atual do solo para esta área.

Desta forma, a recomendação foi monitorar anualmente as águas subterrâneas para acompanhar a evolução das concentrações dos contaminantes presentes no meio.

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 Contaminada sob Investigação (AI), que é aquela onde “há comprovação da presença

*de produtos contaminantes, ou quando houver constatação da presença de substâncias, condições ou situações que, de acordo com parâmetros específicos, possam representar perigo*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 responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova titular da área até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção. Assim, o vencedor da futura licitação terá prazo para verificação de passivos ambientais não conhecidos, que serão de responsabilidade do poder público.

No que diz respeito aos procedimentos previstos para obtenção ou manutenção das licenças ambientais, de acordo com a equipe ambiental da EPL, a área STS13 possui a Licença de Operação (LO) nº 18002160, com validade até 28/12/2017, cujo objeto é o recebimento, movimentação e armazenagens de produtos químicos líquidos a granel.

Além disso, destacou-se que: a) trata-se de uma área *brownfield em operação*; b) está prevista a continuação da operação com granel líquido; e c) haverá alteração de parte de equipamentos e de estrutura existente.

Tendo em vista todos esses fatores, foi estimado, em um cenário conservador, que o órgão ambiental demandará como requisito ao licenciamento o requerimento de Licença de Instalação - LI para readequação do terminal, que provavelmente se dará por meio de elaboração de estudos de Avaliação de Impacto Ambiental – AIA, provavelmente um Relatório Ambiental Preliminar - RAP (documento contendo estudos, programas e planos ambientais). Após instalação, deverá ser solicitada ao órgão ambiental licenciador a Licença de Operação – LO, também pautada em uma AIA.

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 STS13 é de **R\$ 52.269.168** (cinquenta e dois milhões, duzentos e sessenta e nove mil, cento e sessenta e oito reais), conforme detalhado na tabela a seguir **Erro! Fonte de referência não encontrada..**

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*.

Tabela 4 – Previsão de custos ambientais da área STS13

ANO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	
PERÍODO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
STS13																										
Implementação - Licenças	578.292																									
Implementação - Programas	931.063	931.063																								
Operação - Licenças			22.769					22.769					22.769					22.769								22.769
Operação - Programas			2.354.558	2.168.973	2.129.205	2.195.485	2.129.205	2.102.693	2.221.997	2.102.693	2.129.205	2.195.485	2.129.205	2.102.693	2.221.997	2.102.693	2.129.205	2.195.485	2.129.205	2.102.693	2.221.997	2.102.693	2.129.205	2.195.485	2.129.205	2.129.205
Notas:	1) Prevê-se 2 anos de implementação																									
	2) Não opera durante implementação																									

Fonte: EPL (2018)

3.3.2.8. Processual

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

A CDP informou a existência de ação judicial (ANEXO 2), enquanto a AGU informou a existência da mesma ação bem como de Mandado de Segurança (ANEXO 1).

O **Mandado de Segurança nº 32004-90.2012.4.01.3400** (NUP 50300.001308/2012-16), ajuizado na 8ª Vara Federal do Distrito Federal pela Granel Química LTDA em face do Diretor Geral da ANTAQ, teve como pedido a manutenção da vigência do Contrato de Arrendamento CODESP nº 11/92, permitindo a manutenção do Ato de Alfandegamento da impetrante, bem como a regular prestação dos serviços previstos, até que houvesse manifestação conclusiva e definitiva pela Diretoria da ANTAQ sobre o pedido de prorrogação contratual e/ou contratação em caráter emergencial, cujos efeitos deveriam aguardar a formalização e publicação do aditivo contratual e/ou do novo contrato.

A liminar foi parcialmente deferida, contudo, em 06/10/2014, o Juízo extinguiu o feito, ante a falta superveniente de interesse processual. A sentença de extinção do feito sem resolução do mérito por falta de interesse processual foi proferida em 06.10.2014. Em 09/06/2015 houve o trânsito em julgado e baixa dos autos. Já houve decisão definitiva da ANTAQ, pela impossibilidade de prorrogação, tendo sido o Juízo informado em 04/10/2013.

A **Ação Ordinária nº 0007760-63.2013.4.01.3400**, ajuizada na 22ª Vara Federal do Distrito Federal, em 13/02/2013, pela Granel Química LTDA em face da União, da ANTAQ e da Codesp, tem como pedido a manutenção do Contrato de Arrendamento nº 11/92, o afastamento de quaisquer atos tendentes ao arrendamento da área a terceiros e a adaptação do contrato aos termos da Lei 8.630-93, estendendo o prazo contratual até 50 anos.

Inicialmente, a antecipação da tutela pretendida foi indeferida, por manifesta inexistência do interesse de agir, eis que reconhecida a manutenção dos efeitos da liminar concedida no anterior Mandado de Segurança impetrado pela mesma Autora em face da ANTAQ, que, por sua vez, preservou o direito da Autora de permanecer explorando a área.

Contudo, em 26/05/2014, o Juízo proferiu a seguinte decisão: "*reconsidero o decisum de fls. 379/380, pelo que antecipo a tutela pretendida, em parte, tão-só para determinar a permanência da Autora na prestação dos serviços objeto do Contrato de Arrendamento nº 11/92 até a prolação da decisão de mérito nesta Ação, ou até que sobrevenha certame licitatório que tenha por objeto a prestação dos serviços de armazenagem e movimentação de granéis líquidos para exportação/importação no mesmo Terminal Portuário.*"

Em 07/02/2017 foi dada vista ao perito e, atualmente, a ação está pendente de sentença. A Antaq oficiou a Autoridade Portuária (CODESP) para que manifeste formalmente interesse na continuidade da prestação do serviço portuário desta arrendatária, devendo informar se pretende operar diretamente as respectivas instalações portuárias, celebrar contrato em caráter emergencial ou paralisar as atividades do Terminal (assunto tratado no âmbito do processo nº 50300.000122/2014-01). Não houve trânsito em julgado da ação até a presente data.

Ressalta-se que a existência da ação judicial em questão, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque o contrato em vigor já foi encerrado, não pode mais ser prorrogado e está vigente somente por força de liminar, a qual permite a continuidade de exploração da área somente até decisão de mérito ou até a realização de nova licitação. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.

As instituições questionadas (SNP, ANTAQ, AGU e administração portuária) não informaram a existência de questão que demandasse diagnóstico específico, relacionadas a outros entes ou referentes a outras áreas do Direito além daquelas já abordadas neste relatório.

3.3.3. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área STS13, 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 STS13

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Contratual	<p>A área STS13 é atualmente explorada pela empresa Granel Química LTDA., e tem como finalidade a atividade de armazenagem e movimentação de granéis líquidos.</p> <p>Atualmente, o contrato está vigente mediante liminar concedida na Ação Ordinária nº 0007760-63.2013.4.01.3400, ajuizada na 22ª Vara Federal do Distrito Federal, na qual a arrendatária solicita adaptação do contrato e consequente majoração de prazo de vigência contratual.</p> <p>A Resolução nº 3.529-ANTAQ/2014, de 17 de julho de 2014, autorizou a celebração de contrato de transição entre a CODESP e a Granel Química LTDA, contudo, até o presente momento não consta a informação de</p>	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área, uma vez que a relação contratual atualmente existente, mantida por liminar judicial, é precária e termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal.</p> <p>Não foram recebidas informações da SNP, da ANTAQ ou da administração portuária acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados.</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
	<p>que o referido contrato tenha sido celebrado.</p>	
<p>Patrimonial</p>	<p>Critério de reversibilidade no contrato original: reverterem as melhorias e as benfeitorias inamovíveis (benfeitorias removíveis não reverterem, se Codesp tiver interesse pode adquiri-las mediante indenização à arrendatária (Cláusula Décima-Sexta).</p> <p>Critério de reversibilidade alterado no TA nº 3: reverterem todas as melhorias e benfeitorias inamovíveis. Na extinção do contrato, os bens inamovíveis especificados no Anexo III deverão ser entregues pela arrendatária em condições normais de uso, sob pena de indenização à CODESP e, caso não retirados em prazo estipulado, reverterão sem indenização (Cláusula Trigésima Quinta).</p> <p>Os bens reversíveis foram especificados no Anexo III do TA nº 3. Contudo, ainda no TA nº 3, está previsto que na extinção do arrendamento a CODESP elaborará "Termo de Reversão de Bens". Desse modo, a CODESP, junto com equipe da EPL, elaborou em 2017 novo Termo de Vistoria de Bens, o qual deverá ser considerado para a licitação.</p> <p>Não foram recebidas informações da SNP, da ANTAQ ou da administração portuária acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados.</p>	<p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos ativos relacionados no Termo de Reversão de Bens elaborado em 2017 pela CODESP, junto com equipe da EPL.</p> <p>Conforme o referido Termo, não há bens operacionais reversíveis no terminal, contudo, existem construções civis e benfeitorias reversíveis não operacionais, as quais poderão ser utilizadas pelo futuro arrendatário, especificamente edificações, pavimentação, distribuição elétrica, iluminação, água e esgoto, cercamento e segurança, sistema de combate a incêndio e sistema de tratamento de efluentes.</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, a CDP não informou sobre registros dessa natureza em relação à área STS13. Entretanto, no relatório ambiental da EPL, é indicado passivo referente a 2 (dois) acidentes ambientais ocorridos na década de 1990, ambos envolvendo vazamento de substância inflamável</p> <p>Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Contaminada sob Investigação (AI).</p> <p>Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Licença de Instalação - LI para readequação do terminal, por meio de elaboração de estudos de Avaliação de Impacto Ambiental – AIA (cenário conservador).</p> <p>Custos ambientais estimados: R\$ 52.269.168.</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>Foram identificados 2 (dois) passivos ambientais conhecidos, cuja remediação deverá recair sobre a nova arrendatária. Ainda assim, 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 à Licença de Instalação - LI para readequação do terminal, por meio de elaboração de estudos de Avaliação de Impacto Ambiental – AIA (cenário conservador), além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 52.269.168.</p>
Processual	<p>Foram identificadas duas ações judiciais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mandado de Segurança nº 32004-90.2012.4.01.3400 (NUP 50300.001308/2012-16), ajuizado na 8ª Vara Federal do Distrito Federal pela Granel Química LTDA em face do Diretor Geral da ANTAQ, teve como pedido a manutenção da vigência do Contrato de Arrendamento CODESP nº 11/92, permitindo a manutenção do Ato de Alfandegamento da impetrante, bem como a regular prestação dos serviços previstos, até que houvesse manifestação conclusiva e definitiva pela Diretoria da ANTAQ sobre o pedido de prorrogação contratual e/ou contratação em caráter emergencial, cujos efeitos deveriam aguardar a formalização e publicação do aditivo contratual 	<p>Situação das duas ações judiciais ajuizadas pela Granel Química LTDA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mandado de Segurança – Sentença de extinção do feito sem resolução do mérito. O processo encontra-se transitado em julgado desde 09/06/2015. • Ação Ordinária – Autora pede adaptação e prorrogação de prazo de vigência contratual. Foi concedida liminar determinando a permanência da arrendatária na área até decisão de mérito ou nova licitação. A ação ainda está em trâmite e não houve decisão definitiva. <p>Ressalta-se que a existência da ação judicial em questão, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque o contrato em vigor já foi encerrado, não pode mais ser prorrogado e está vigente somente por força de liminar, a qual permite a continuidade de exploração da área</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
	<p>e/ou do novo contrato.</p> <p>A liminar foi parcialmente deferida, contudo, em 06/10/2014, o Juízo extinguiu o feito, ante a falta superveniente de interesse processual. A sentença de extinção do feito sem resolução do mérito por falta de interesse processual foi proferida em 06.10.2014. Em 09/06/2015 houve o trânsito em julgado e baixa dos autos. Já houve decisão definitiva da ANTAQ, pela impossibilidade de prorrogação, tendo sido o Juízo informado em 04/10/2013.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Ação Ordinária nº 0007760-63.2013.4.01.3400</u>, ajuizada na 22ª Vara Federal do Distrito Federal, em 13/02/2013, pela Granel Química LTDA em face da União, da ANTAQ e da Codesp, tem como pedido a manutenção do Contrato de Arrendamento nº 11/92, o afastamento de quaisquer atos tendentes ao arrendamento da área a terceiros e a adaptação do contrato aos termos da Lei 8.630-93, estendendo o prazo contratual até 50 anos. <p>Inicialmente, a antecipação da tutela pretendida foi indeferida, contudo, em 26/05/2014, o Juízo reconsiderou a sua decisão e conferiu tutela antecipada <i>“para determinar a permanência da Autora na prestação dos serviços objeto do Contrato de Arrendamento nº 11/92 até a prolação da decisão de mérito nesta Ação, ou até que sobrevenha certame licitatório que tenha por objeto a prestação dos serviços de armazenagem e movimentação de granéis líquidos para exportação/importação no mesmo Terminal Portuário.”</i>. Atualmente, a ação está pendente de sentença.</p> <p>As instituições questionadas (SNP, ANTAQ, AGU e administração portuária) não informaram a existência de questão que demandasse diagnóstico específico, relacionadas a outros entes ou referentes a outras áreas do Direito além daquelas já abordadas neste</p>	<p>somente até decisão de mérito ou até a realização de nova licitação. 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
	relatório.	
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>Não há bens operacionais reversíveis no terminal, contudo, existem construções civis e benfeitorias reversíveis não operacionais, as quais poderão ser utilizadas pelo futuro arrendatário, especificamente edificações, pavimentação, distribuição elétrica, iluminação, água e esgoto, cercamento e segurança, sistema de combate a incêndio e sistema de tratamento de efluentes.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. Há passivos ambientais conhecidos, cuja remediação deverá recair sobre a nova arrendatária, a qual também deverá arcar com custos referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 52.269.168.</p> <p>Foram identificadas duas ações judiciais interpostas pela Granel Química LTDA. Em uma delas (Mandado de Segurança nº 32004-90.2012.4.01.3400, 8ª VF/DF), já houve sentença transitada em julgado negando o pedido da autora. A outra ação (Ação Ordinária nº 0007760-63.2013.4.01.3400, 22ª VF/DF) ainda está em trâmite e nela foi concedida limitar permitindo que a arrendatária continue na área após o término do seu contrato, contudo, a decisão é válida somente até a sentença ou até que seja realizada licitação da área.</p> <p>Ressalta-se que a existência da ação judicial em questão, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque o contrato em vigor já foi encerrado, não pode mais ser prorrogado e está vigente somente por força de liminar, a qual permite a continuidade de exploração da área somente até decisão de mérito ou até a realização de nova licitação. 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

3.4. Relatório de *due diligence* legal da área STS13A

3.4.1. Apresentação da área

A área STS13A está localizada no Porto Organizado de Santos, e possui superfície de aproximadamente **38.398m²**. A sua delimitação está representada na figura a seguir.



Figura 3 – Localização da área STS13A
 Fonte: EPL

Atualmente, a área está desocupada e não há contrato de arrendamento vigente para a sua exploração. Contudo, a área é dotada de estrutura de operação, uma vez que já foi arrendada pela empresa Vopak, para a atividade de armazenamento e movimentação de granel líquido, operando com químicos, etanol, derivados de petróleo e também de outras instalações complementares.

Em relação à estrutura de operação, a área é caracterizada como instalação de armazenagem de uso misto, com 66 tanques pressurizados. Os tanques se encontram vazios e com sinais de oxidação em suas estruturas. O terminal possui ainda estruturas de armazenagem conectadas ao cais existente de dois berços, a uma distância de aproximadamente 1.050 metros, por meio de corredor de dutos, sendo que cada tanque de armazenagem tem dutos dedicados direcionados às plataformas de abastecimento de caminhões.

Os tanques, linhas e bombas serão disponibilizados ao vencedor do certame licitatório, que poderá utilizá-los ou substituí-los, de acordo com a solução de engenharia que vier a ser adotada.

Conforme informado pela EPL, o planejamento do Governo Federal é para que a área STS13A seja licitada como afeta às operações portuárias e a sua vocação, conforme indicado na tabela a seguir Tabela 2, continue a ser para a movimentação e armazenagem de grânéis líquidos.

Tabela 6 – Características da área STS13A

Tipo	Descrição
Código da área conforme o PDZ	Granel Química
Código da área conforme o Programa de Arrendamentos Portuários	STS13A
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Granéis líquidos combustíveis ou produtos químicos
Área	38.398m²

Fonte: EPL (2018)

Portanto, as diretrizes para a futura licitação da área deverão estar alinhadas ao PDZ do porto, tanto no que diz respeito à sua vocação como em relação à sua classificação como afeta às operações portuárias.

3.4.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória

3.4.2.9. Contratual

A área STS13A está atualmente desocupada e não há contrato de arrendamento vigente para a sua exploração.

O instrumento anteriormente vigente para a exploração da área foi o Contrato nº 069/86, celebrado em 29/12/1986 entre a CODESP e Brasterminais Armazéns Gerais LTDA, para arrendamento destinado à atividade de armazenamento de líquidos a granel, produtos químicos, óleos vegetais e outros. Em relação a esse instrumento, foram celebrados 11 (onze) termos aditivos. Houve a transferência de titularidade do contrato para a Vopak Brasterminais Armazéns Gerais S.A., que posteriormente alterou sua razão social para Vopak Brasil S.A., última titular da área em questão.

Encerrado o contrato original, foi celebrado contrato emergencial, visando assegurar a continuidade das atividades no terminal até que a futura licitação fosse concluída. Conforme informado pela CODESP, houve tentativas de licitação da área, contudo, estas foram frustradas. A arrendatária desocupou a área deixando à CODESP as estruturas utilizadas no terminal.

A tabela a seguir indica os principais dados do histórico contratual da antiga titular da área STS13A⁵.

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

Tabela 7 – Síntese do histórico contratual da atual titular da área STS13A

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
Contrato nº 069/86	29/12/1986	CODESP e Brasterminais Armazéns Gerais LTDA.	Arrendamento de área de 52.184,31 m ² , destinada à atividade de armazenamento de líquidos a granel, produtos químicos, óleos vegetais e outros.
Termo Aditivo nº 1	08/04/1987	CODESP e Brasterminais Armazéns Gerais LTDA.	Discriminação das instalações construídas pela arrendatária.
Termo Aditivo nº 2	10/08/1987	CODESP e Brasterminais Armazéns Gerais LTDA.	Alteração da Cláusula Terceira, acerca de pagamento de valores à administração portuária.
Termo Aditivo nº 3	04/04/1995	CODESP e Brasterminais Armazéns Gerais LTDA.	Alteração das Cláusulas: - Primeira, acerca do objeto, havendo alteração da área arrendada e de condições acerca das obras a serem realizadas; - Terceira, acerca de pagamento de valores contratuais; - Quarta, acerca da garantia; - Nona, acerca da rescisão contratual; - Décima, acerca das benfeitorias, estabelecendo que as benfeitorias realizadas reverterão à CODESP independentemente de indenização; - Décima Segunda, acerca das responsabilidades da arrendatária referentes a autorizações e licenças; e - Décima Quarta, eliminando a preferência sobre a Quadra 7.
Termo Aditivo nº 4	06/03/1997	CODESP e Brasterminais Armazéns Gerais LTDA.	Alteração da Cláusula Décima Sétima, acerca de pagamento de valores por movimentação no terminal.
Termo Aditivo nº 5	29/05/1997	CODESP e Brasterminais Armazéns Gerais LTDA.	Determinação de que o preço cobrado por tonelada, conforme estabelecido no aditivo anterior, passaria a valer a partir de 01/06/1997.
Termo Aditivo nº 6	16/10/1997	CODESP e Brasterminais Armazéns Gerais LTDA.	Alteração do item II da Cláusula Primeira do Termo Aditivo nº 3, estabelecendo que a área descrita neste dispositivo passe de 11.000 m ² para 12.930 m ²
Termo Aditivo nº 7	24/05/2000	CODESP e Brasterminais Armazéns Gerais	Ratificação do prazo do arrendamento até 20/10/2006.

Instrumento	Data de Celebração	Partes	Objeto
		LTDA.	Transferência da área de 12.930 m ² para a empresa Ageo Trading do Brasil LTDA, sendo que a arrendatária e a CODESP “ <i>dão quitação recíproca dos direitos e obrigações referentes à área ora transferida</i> ”.
Termo Aditivo nº 8	23/07/2001	CODESP e Brasterminais Armazéns Gerais LTDA.	Alteração das Cláusulas Terceira, Sétima e Oitava, acerca, respectivamente, dos preços, condições de pagamentos e reajustes.
Termo Aditivo nº 9	04/04/2002	CODESP e Brasterminais Armazéns Gerais LTDA.	Alteração da titularidade do contrato para a Vopak Brasterminais Armazéns Gerais S.A., sucessora da Brasterminais Armazéns Gerais S.A. Alteração da Cláusula Segunda, acerca do prazo do arrendamento, que passa a vigorar até 20/10/2006. Alteração da Cláusula Décima, acerca das benfeitorias, estabelecendo que as benfeitorias reverterão à CODESP, independentemente de indenização.
Termo Aditivo nº 10	19/10/2006	CODESP e Vopak Brasterminais Armazéns Gerais S.A.	Alteração da Cláusula Segunda, acerca do prazo, que fica prorrogado por 36 meses, contado de 21/10/2006. Alteração da Cláusula Nona, acerca da rescisão, estabelecendo que o contrato será rescindido com a conclusão do processo licitatório para o arrendamento da área, conforme o Parágrafo Único do art. 2º da Resolução nº 525 – ANTAQ, de 25/10/2005.
Termo Aditivo nº 11	05/06/2007	CODESP e Vopak Brasil S.A.	Registro da alteração da razão social da Vopak Brasterminais Armazéns Gerais S.A. para Vopak Brasil S.A.
Contrato Emergencial DP-DC Nº 01.2012. *autorizado mediante a Resolução nº 1947- ANTAQ, de 26/01/2011. *Foi autorizado subsequente contrato emergencial, mediante a Resolução nº 2351- ANTAQ, de 19/01/2012. A ANTAQ não localizou a cópia desse instrumento.	17/01/2012	CODESP e Vopak Brasil S.A.	Arrendamento, em caráter emergencial, de área de 38.398,27 m ² , pelo prazo máximo de 180 dias, improrrogável.

Fonte: Elaboração própria

Em relação a novos investimentos, o critério estabelecido no contrato original, conforme a sua Cláusula Primeira, § 2º, era que seriam permitidos desde que

autorizados pela CODESP, pela PORTOBRÁS e atendidas as exigências técnicas de projetos da CETESB, quando for o caso.

Não foram recebidas informações da SNP, da ANTAQ ou da administração portuária acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados.

3.4.2.10. Patrimonial

Os bens originalmente integrantes da área STS13A foram especificados no Parágrafo Primeiro da Cláusula Primeira do Contrato nº 069/86, e também conforme o seu Termo Aditivo nº 1. Conforme a relação apresentada no Contrato, fariam parte do terminal os bens especificados no “Desenho DEPORT Nº 013/86”. O referido Aditivo discrimina os bens do terminal, incluindo bens móveis e imóveis.

De acordo com o critério de reversibilidade estabelecido na Cláusula Décima do Contrato nº 069/86, alterada pelo Termo Aditivo nº 9, reverterem à CODESP todas as benfeitorias introduzidas na área, independentemente de indenização.

De acordo a Cláusula Trigésima Segunda do Contrato Emergencial celebrado em 17/01/2012, reverterem as instalações portuárias existentes na área, conforme relação em anexo ao Contrato.

Em 22/11/2017, 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).

Portanto, os bens integrantes da área STS13a, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 22/11/2017, especificamente construções civis, benfeitorias, edificações, pavimentação, distribuição elétrica, iluminação, água e esgoto, cercamento e segurança, sistema de combate à incêndio e sistema de tratamento de efluentes. Destacou-se no Termo de Vistoria que *“não há bens operacionais reversíveis no terminal”*, contudo, *“existem Construções Civis e Benfeitorias reversíveis não operacionais, as quais poderão ser utilizadas pelo futuro arrendatário”*.

3.4.2.11. Ambiental

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

No caso da área STS13A, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente⁶ (ANEXO 5). Desse modo, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.

Quanto aos passivos ambientais conhecidos, a CDP não informou sobre registros dessa natureza em relação à área STS13A. Entretanto, no relatório ambiental da EPL, é indicado passivo decorrente de 2 (dois) incidentes ambientais, nos seguintes termos:

Na década de 90 foram registrados dois acidentes ocorridos nas dependências do terminal Brasterminais (área de estudo): setembro de 1998 e abril de 1999 (CETESB, 1999).

O acidente ocorrido em 1998 envolveu o vazamento da substância inflamável dicitlopentadieno durante a operação de transferência de um tanque do terminal para caminhão. Houve explosão seguida de incêndio. Entretanto, a substância em combustão atingiu o mangue, provocando a queima de cerca de 300 m² de vegetação e, em decorrência das ações de combate ao incêndio, quantidade significativa de água contaminada atingiu o Estuário de Santos, por meio do sistema de drenagem deste terminal.

O acidente ocorrido em abril de 1999 envolveu a substância inflamável comercialmente conhecida como COPERAF-1, que é um solvente derivado do fracionamento do petróleo, composto predominantemente por hexano. Neste caso, o acidente se deu durante a operação de transferência da substância de um tanque do terminal para caminhão. Ocorreu uma explosão seguida de incêndio, gerando a morte de um funcionário e danos à vegetação na região limítrofe a arrendatária, ou seja, no manguezal. Decorrente das ações de combate ao incêndio, novamente, uma quantidade significativa de água contaminada atingiu o Estuário de Santos por meio do sistema de drenagem do terminal.

A partir do relatório de áreas contaminadas do ano de 2013, a CETESB registrou contaminação na área de estudo do presente documento, sendo a água subterrânea o meio impactado. De acordo com este registro, foram identificados os seguintes contaminantes:

- Metais;
- Solventes halogenados;
- Solventes aromáticos; e
- PAHs.

A referida área foi classificada como contaminada sob investigação (AI) e cabe passar pelas etapas de investigação confirmatória, investigação detalhadas e avaliação de risco/gerenciamento de risco.

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 Contaminada sob Investigação (AI), que é aquela onde *“há comprovação da presença de produtos contaminantes, ou quando houver constatação da presença de substâncias,*

⁶ O Termo de Referência Ambiental em questão refere-se à área STS13, contudo, este também vale para a área STS13A, tendo em vista que, na época em que o Termo em questão foi emitido, a área STS13A era parte integrante da área STS13.

*condições ou situações que, de acordo com parâmetros específicos, possam representar perigo*⁷.

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

No que diz respeito aos procedimentos previstos para obtenção ou manutenção das licenças ambientais, a equipe ambiental da EPL destacou-se que: a) trata-se de uma área *brownfield inoperante*; b) está prevista a operação de granéis líquidos; e c) há alteração de parte de equipamentos e da estrutura existente.

Tendo em vista todos esses fatores, foi estimado, em um cenário conservador, que o órgão ambiental demandará como requisito ao licenciamento o requerimento de Licença de Instalação - LI para readequação do terminal, que provavelmente se dará por meio de elaboração de estudos de Avaliação de Impacto Ambiental – AIA, provavelmente um Relatório Ambiental Preliminar - RAP (documento contendo estudos, programas e planos ambientais). Após instalação, deverá ser solicitada ao órgão ambiental licenciador a Licença de Operação – LO, também pautada em uma AIA.

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 STS13A é de **R\$ 49.194.404** (quarenta e nove milhões, cento e noventa e quatro mil, quatrocentos e quatro reais), conforme detalhado na tabela a seguir.**Erro! Fonte de referência não encontrada..**

⁷ 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 STS13A

ANO	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	
PERÍODO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
STS13A																										
Implementação - Licenças	544.502																									
Implementação - Programas	931.063	931.063	931.063																							
Operação - Licenças				19.300				19.300					19.300						19.300						19.300	
Operação - Programas				2.275.838	2.090.253	2.050.485	2.116.765	2.050.485	2.023.973	2.143.277	2.023.973	2.050.485	2.116.765	2.050.485	2.023.973	2.143.277	2.023.973	2.050.485	2.116.765	2.050.485	2.023.973	2.143.277	2.023.973	2.050.485	2.116.765	
Notas:	1) Prevê-se 3 anos de implementação																									
	2) Não opera durante implementação																									

Fonte: EPL (2018)

3.4.2.12. Processual

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

A CDP não informou a existência de ação judicial (ANEXO 2), enquanto a AGU informou a existência Ação Ordinária (ANEXO 1).

O Ação Ordinária nº 2007.61.04.010762-7 (NUP 50300.001826/2007-64), ajuizada na Justiça Federal de São Paulo pela Vopak Brasil S.A. em face da Codesp e União (ANTAQ admitida como assistente simples), teve como pedido a prorrogação contrato de arrendamento nº 69/86. Houve sentença de improcedência em 15/05/2009.

O processo foi remetido ao TRF3 em 04/07/2013, onde a autora interpôs recurso de Apelação (Apelação Cível nº 0010762-33.2007.4.03.6104). A antecipação de tutela na apelação foi indeferida e, em 10/11/2016, foi negado provimento ao apelo e julgado prejudicado o Agravo Regimental que pedia tutela por fato novo em 10/11/2016.

Finalmente, a autora também interpôs Recurso Especial, em 19/12/2016. Em 13/02/2017 houve a apresentação de contrarrazões. Desse modo, a ação encontra-se pendente de decisão definitiva, não tendo havido o seu trânsito em julgado.

As instituições questionadas (SNP, ANTAQ, AGU e administração portuária) não informaram a existência de questão que demandasse diagnóstico específico, relacionadas a outros entes ou referentes a outras áreas do Direito além daquelas já abordadas neste relatório.

3.4.3. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área STS13A, 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 STS13A

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Contratual	<p>A área STS13A está atualmente desocupada e não há contrato de arrendamento vigente para a sua exploração.</p> <p>O instrumento anteriormente vigente para a exploração da área foi o Contrato nº 069/86, celebrado em 29/12/1986 entre a CODESP e Brasterminais Armazéns Gerais LTDA,. Houve a transferência de titularidade do contrato para a Vopak Brasterminais Armazéns Gerais S.A., que posteriormente alterou sua razão social para Vopak Brasil S.A., última titular da área em questão.</p> <p>Encerrado o contrato original, foi celebrado contrato emergencial, visando assegurar a continuidade das atividades no terminal até que a futura licitação fosse concluída. Conforme informado pela CODESP, houve tentativas de licitação da área, contudo, estas foram frustradas. A arrendatária desocupou a área deixando à CODESP as estruturas utilizadas no terminal.</p> <p>Não foram recebidas informações da SNP, da ANTAQ ou da administração portuária acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados.</p>	<p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área, uma vez que não há relação contratual atualmente existente para a sua exploração e o terminal encontra-se desocupado.</p> <p>Não foram recebidas informações da SNP, da ANTAQ ou da administração portuária acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados.</p>
Patrimonial	<p>Critério de reversibilidade no contrato original, alterada pelo Termo Aditivo nº 9: reverterem à CODESP todas as benfeitorias introduzidas na área, independentemente de indenização.</p> <p>Critério de reversibilidade no Contrato Emergencial celebrado em 17/01/2012: reverterem as instalações portuárias existentes na área, conforme relação em anexo ao Contrato.</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, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos ativos relacionados no Termo de Reversão de Bens elaborado em 2017 pela CODESP, junto com equipe da EPL.</p> <p>Conforme o referido Termo, não há bens operacionais reversíveis no terminal, contudo, existem construções civis e benfeitorias reversíveis não operacionais, as quais poderão ser utilizadas pelo futuro arrendatário, especificamente edificações, pavimentação, distribuição elétrica, iluminação, água e esgoto, cercamento e segurança, sistema de combate à incêndio e sistema de tratamento de efluentes.</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, a CDP não informou sobre registros dessa natureza em relação à área STS13. Entretanto, no relatório ambiental da EPL, é indicado passivo referente a 2 (dois) acidentes ambientais ocorridos na década de 1990, ambos envolvendo vazamento de substância inflamável</p> <p>Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Contaminada sob Investigação (AI).</p> <p>Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Licença de Instalação - LI para readequação do terminal, por meio de elaboração de estudos de Avaliação de Impacto Ambiental – AIA (cenário conservador).</p> <p>Custos ambientais estimados: R\$ 49.194.404.</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>Foram identificados 2 (dois) passivos ambientais conhecidos, cuja remediação deverá recair sobre a nova arrendatária. Ainda assim, 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 à Licença de Instalação - LI para readequação do terminal, por meio de elaboração de estudos de Avaliação de Impacto Ambiental – AIA (cenário conservador), além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 49.194.404.</p>
Processual	<p>Foi identificada uma ação judicial ajuizada pela Vopak Brasil S.A.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ação Ordinária nº 2007.61.04.010762-7 (NUP 50300.001826/2007-64), ajuizada na Justiça Federal de São Paulo pela Vopak Brasil S.A. em face da Codesp e União (ANTAQ admitida como assistente simples), teve como pedido a prorrogação contrato de arrendamento nº 69/86. <p>Houve sentença de improcedência em 15/05/2009. O processo foi remetido ao TRF3 em 04/07/2013, onde a autora interpôs recurso de Apelação (Apelação Cível nº 0010762-33.2007.4.03.6104). A antecipação de tutela na apelação foi indeferida e, em 10/11/2016, foi negado provimento ao apelo e julgado prejudicado o Agravo Regimental que pedia tutela por fato</p>	<p>A ação ajuizada pela Vopak Brasil S.A., visando a sua permanência na área, ainda está em trâmite. Entretanto, não há liminar concedida em favor da autora e, além disso, esta já desocupou o terminal.</p> <p>A existência da ação judicial em questão, por si só, não impede 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
	<p>novo em 10/11/2016.</p> <p>Finalmente, a autora também interpôs Recurso Especial, em 19/12/2016. Em 13/02/2017 houve a apresentação de contrarrazões. Desse modo, a ação encontra-se pendente de decisão definitiva, não tendo havido o seu trânsito em julgado.</p> <p>As instituições questionadas (SNP, ANTAQ, AGU e administração portuária) não informaram a existência de questão que demandasse diagnóstico específico, relacionadas a outros entes ou referentes a outras áreas do Direito além daquelas já abordadas neste relatório.</p>	
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>Não há bens operacionais reversíveis no terminal, logo, esses bens deverão ficar cargo a nova arrendatária. Contudo, existem construções civis e benfeitorias reversíveis não operacionais, as quais poderão ser utilizadas pelo futuro arrendatário, especificamente edificações, pavimentação, distribuição elétrica, iluminação, água e esgoto, cercamento e segurança, sistema de combate a incêndio e sistema de tratamento de efluentes.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. Há passivos ambientais conhecidos, cuja remediação deverá recair sobre a nova arrendatária, a qual também deverá arcar com custos referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 49.194.404.</p> <p>Foi identificada a Ação Ordinária nº 2007.61.04.010762-7, interposta pela Vopak Brasil S.A., visando a sua permanência na área. A referida ação ainda está em trâmite, entretanto, não há liminar concedida em favor da autora e, além disso, esta já desocupou o terminal.</p> <p>A existência da ação judicial em questão, por si só, não impede 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 10 – Principais resultados dos relatórios de *due diligence* legal

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
STS13	<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>Não há bens operacionais reversíveis no terminal, contudo, existem construções civis e benfeitorias reversíveis não operacionais, as quais poderão ser utilizadas pelo futuro arrendatário, especificamente edificações, pavimentação, distribuição elétrica, iluminação, água e esgoto, cercamento e segurança, sistema de combate a incêndio e sistema de tratamento de efluentes.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. Há passivos ambientais conhecidos, cuja remediação deverá recair sobre a nova arrendatária, a qual também deverá arcar com custos referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 52.269.168.</p> <p>Foram identificadas duas ações judiciais interpostas pela Granel Química LTDA. Em uma delas (Mandado de Segurança nº 32004-90.2012.4.01.3400, 8ª VF/DF), já houve sentença transitada em julgado negando o pedido da autora. A outra ação (Ação Ordinária nº 0007760-63.2013.4.01.3400, 22ª VF/DF) ainda está em trâmite e nela foi concedida limitar permitindo que a arrendatária continue na área após o término do seu contrato, contudo, a decisão é válida somente até a sentença ou até que seja realizada licitação da área.</p> <p>A existência da ação judicial em questão, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque o contrato em vigor já foi encerrado, não pode mais ser prorrogado e está vigente somente por força de liminar, a qual permite a continuidade de exploração da área somente até decisão de mérito ou até a realização de nova licitação. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>As diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	Identificação de fatos passíveis de gerar impacto ao estudo de viabilidade
STS13A	<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>Não há bens operacionais reversíveis no terminal, logo, esses bens deverão ficar cargo a nova arrendatária. Contudo, existem construções civis e benfeitorias reversíveis não operacionais, as quais poderão ser utilizadas pelo futuro arrendatário, especificamente edificações, pavimentação, distribuição elétrica, iluminação, água e esgoto, cercamento e segurança, sistema de combate a incêndio e sistema de tratamento de efluentes.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. Há passivos</p>	Identificação de fatos passíveis de gerar impacto ao estudo de viabilidade

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
	<p>ambientais conhecidos, cuja remediação deverá recair sobre a nova arrendatária, a qual também deverá arcar com custos referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 49.194.404.</p> <p>Foi identificada a Ação Ordinária nº 2007.61.04.010762-7, interposta pela Vopak Brasil S.A., visando a sua permanência na área. A referida ação ainda está em trâmite, entretanto, não há liminar concedida em favor da autora e, além disso, esta já desocupou o terminal.</p> <p>A existência da ação judicial em questão, por si só, não impede 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>As diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p>	

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

Fonte: Elaboração própria

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;;20140408_54116896a8be3.pdf

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

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

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

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

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

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

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

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

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (2017). *Plano Mestre: Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde*. Versão preliminar disponibilizada pelo 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 – Relatório de visita *in loco* à Administração do Porto

ANEXO 4 – Róis de bens reversíveis

ANEXO 5 – Termo de Referência Ambiental