



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 7 – METODOLOGIA PARA A REALIZAÇÃO DE *DUE DILIGENCE* LEGAL DE TERMINAIS PORTUÁRIOS

Documento Técnico contendo proposição de metodologia para realização de auditoria e *due diligence* legal de terminais portuários, com base nos estudos de caso previstos nos Produtos 2 a 6.

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

**Outubro
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 em Documento Técnico contendo proposição de **Metodologia para a Realização de Auditoria e *Due Diligence* Legal de Terminais Portuários**, com base nos estudos de caso previstos nos Produtos 2 a 6.

Elaborado por:

Conrado da Silveira Frezza

OAB/DF nº 33.761

Brasília, 10 de outubro de 2018



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



METODOLOGIA PARA A REALIZAÇÃO DE *DUE DILIGENCE* LEGAL DE TERMINAIS PORTUÁRIOS

Conrado da Silveira Frezza

Brasília, 2018

DADOS TÉCNICOS

FREZZA, CONRADO DA SILVEIRA (conradodasilveira@gmail.com)

Metodologia para a realização de *due diligence* legal de terminais portuários
Brasília, 2018.

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 [EPL/PNUD]

Palavras-chave:

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| 1. Direito Portuário | 2. <i>Due diligence</i> |
| 3. Lei nº 12.815/2013 | 4. Arrendamentos |

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| 1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO | 9 |
| 2. ESCOPO DO <i>DUE DILIGENCE</i> LEGAL PORTUÁRIO..... | 10 |
| 3. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL E INSTITUIÇÕES DO SETOR PORTUÁRIO..... | 14 |
| 4. PROCEDIMENTOS PARA COLETA DE INFORMAÇÕES | 22 |
| 5. ESTRUTURA DO RELATÓRIO <i>DUE DILIGENCE</i> PORTUÁRIO..... | 24 |
| 5.1. Apresentação do porto organizado e da área a ser licitada..... | 24 |
| 5.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória..... | 26 |
| 5.2.1. Perspectiva contratual | 27 |
| 5.2.2. Perspectiva patrimonial..... | 31 |
| 5.2.3. Perspectiva ambiental | 32 |
| 5.2.4. Perspectiva processual | 36 |
| 5.3. Análise de riscos | 37 |
| 6. RELATÓRIO FINAL DE ATIVIDADES | 38 |

INDICE DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1 – Procedimentos para a coleta de informações | 23 |
| Figura 2 – Exemplo de apresentação do porto organizado –Complexo Portuário de Santos... | 25 |
| Figura 3 – Perspectivas de análise da <i>due diligence</i> legal de terminais portuários | 27 |
| Figura 4 – Fluxograma geral de licenciamento | 35 |

ÍNDICE DE TABELAS

| | |
|---|----|
| Tabela 1 – Estudos de caso de terminais portuários definidos pela EPL | 9 |
| Tabela 2 – Diferenças entre as áreas afetadas e não afetadas às operações portuárias | 11 |
| Tabela 3 – Exemplos de normas observadas no <i>due diligence</i> legal de terminais portuários .. | 17 |
| Tabela 4 – Características gerais da área BEL02A conforme o planejamento para licitação .. | 26 |
| Tabela 5 – Síntese do histórico contratual da titular da área AE-11 | 29 |
| Tabela 6 – Classificação de riscos | 38 |
| Tabela 7 – Análise de riscos referentes à área MIR01 | 39 |
| Tabela 8 – Análise de riscos referentes à área BEL06 | 40 |
| Tabela 9 – Análise de riscos referentes à área BEL05 | 42 |
| Tabela 10 – Análise de riscos referentes à área BEL02A | 45 |
| Tabela 11 – Análise de riscos referentes à área BEL02B..... | 48 |
| Tabela 12 – Análise de riscos referentes à área BEL04 | 52 |
| Tabela 13 – Análise de riscos referentes à área BEL08 | 55 |
| Tabela 14 – Análise de riscos referentes à área BEL09 | 57 |
| Tabela 15 – Análise de riscos referentes à área VDC12 | 59 |
| Tabela 16 – Análise de riscos referentes à área AE-10 | 61 |
| Tabela 17 – Análise de riscos referentes à área AE-11 | 64 |
| Tabela 18 – Análise de riscos referentes à área AI-01 | 66 |
| Tabela 19 – Análise de riscos referentes à área STS13 | 71 |
| Tabela 20 – Análise de riscos referentes à área STS13A | 74 |

APÊNDICES

APÊNDICE 1 – Planilha *Due Diligence* (mídia digital)

APÊNDICE 2 – Modelo de questionário

APÊNDICE 3 – Modelo de relatório de visita

1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO

Este trabalho está inserido no contexto 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 a EPL de instrumentos técnicos para a melhoria do planejamento e da gestão dos transportes no Brasil.

Uma equipe de consultores com diferentes especializações atuou para a constituição de metodologias contemplando os aspectos a serem observados na atualização de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEAs de terminais arrendáveis em portos públicos.

Conforme definido no Edital nº 008/2016, as atividades realizadas por este consultor foram a auditoria e *due diligence* legal dos terminais portuários em questão, visando a constituição de uma metodologia para a transferência à EPL dos conhecimentos adquiridos.

As atividades foram divididas em duas etapas.

A Etapa I consistiu na apresentação de um “*Relatório de Auditoria e Due Diligence Legal*” – abreviado neste documento como “*Relatório Due Diligence*” – para cada um dos 15 (quinze) casos práticos de terminais portuários a serem explorados (no formato *case study*), definidos pela EPL, apresentados na tabela a seguir:

Tabela 1 – Estudos de caso de terminais portuários definidos pela EPL

| Área | Localização |
|--------|----------------------|
| MIR01 | Belém - Miramar (PA) |
| BEL05 | Belém - Miramar (PA) |
| BEL06 | Belém - Miramar (PA) |
| BEL09 | Belém - Miramar (PA) |
| BEL02A | Belém - Miramar (PA) |
| BEL02B | Belém - Miramar (PA) |
| BEL04 | Belém - Miramar (PA) |
| BEL08 | Belém - Miramar (PA) |
| VDC12 | Vila do Conde (PA) |
| AI01 | Cabedelo (PB) |
| AE10 | Cabedelo (PB) |
| AE11 | Cabedelo (PB) |
| VIX30 | Vitória (ES) |
| STS13 | Santos (SP) |
| STS13A | Santos (SP) |

Fonte: Elaboração própria

A Etapa II trata-se da produção da metodologia ora apresentada, considerando o conhecimento obtido a partir dos trabalhos desenvolvidos. O resultado final abrange o detalhamento do *modus*

operandi utilizado para a produção dos resultados pelo consultor, consolidando todos os passos necessários à consecução de auditoria e *due diligence* legal para terminais portuários.

Assim, com base no conhecimento adquirido ao longo da consultoria, a presente metodologia foi elaborada com o objetivo de perenizar e repassar aos quadros técnicos da EPL a *expertise* requerida. Tal inteligência, consubstanciada na presente metodologia e nos casos práticos apresentados, visa orientar a empresa na adoção de ações apropriadas em projetos futuros.

2. ESCOPO DO DUE DILIGENCE LEGAL PORTUÁRIO

O termo “*due diligence*”, em sua tradução literal, significa “devido cuidado”. Essa expressão refere-se ao zelo, à diligência que deve ser observada na condução de negócios jurídicos e na avaliação dos riscos e potenciais envolvidos em cada negócio. Conforme sustenta Abraham (2008) na obra *Manual de Auditoria Jurídica: Legal Due Diligence: uma visão multidisciplinar no Direito Empresarial Brasileiro*, a *due diligence* envolve diversos elementos técnicos e específicos, que produzem reflexos em inúmeras áreas do Direito, de modo que planejamentos jurídicos de diversas naturezas são demandados para contemplar a dinâmica cada vez mais complexa dos negócios.

Assim como em outras áreas do Direito, a diligência na análise dos estudos preparatórios para o arrendamento de áreas portuárias demanda esforços no sentido de harmonizar os seus efeitos e buscar a máxima eficácia para se avaliar os riscos do negócio e se atingir os objetivos pretendidos.

O relatório de *due diligence* legal para áreas portuárias é um documento complexo, que abrange uma série de normas e instituições intervenientes. Além das questões específicas do setor portuário, diversas áreas do Direito devem ser consideradas, a depender de cada situação, para que se possa identificar os eventuais entraves à licitação dos terminais, bem como aspectos que possam influenciar a precificação dos ativos e sinalizar riscos existentes no negócio.

Nesse sentido, por meio do relatório de *due diligence* legal, busca-se 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. A *due diligence* deverá buscar entendimento das nuances legais que poderão surgir no horizonte do processo de estruturação de projetos, por meio da análise das possíveis restrições que possam afetar o futuro arrendamento.

Para que se possa identificar os aspectos a serem considerados em uma *due diligence* voltada especificamente a arrendamentos portuários, é importante, primeiramente, compreender a natureza jurídica desse tipo de negócio.

A Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b) distingue duas principais formas de exploração referentes ao porto organizado: de um lado, a *concessão* do porto como um todo; de outro lado, o *arrendamento* de áreas e infraestruturas dentro do porto. No art. 2º, XI, da referida Lei, o arrendamento é definido como “*cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado*”. Nesses termos, o arrendamento confere a particular o direito de exploração de áreas e infraestruturas públicas para a movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de

transporte aquaviário, ou ao embarque e desembarque de passageiros. Essas e outras definições estão presentes nos primeiros artigos da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), em especial no art. 1º, § 1º e no art. 2º, I, III e IX.

No arrendamento portuário, por meio de contrato celebrado com o poder concedente, a atividade de exploração da área é transferida a um agente privado que se remunerará pelas tarifas pagas pelos usuários, mantendo o Estado a titularidade sobre o serviço¹. Desse modo, o Estado mantém a prerrogativa de estabelecer regras e diretrizes gerais sobre a prestação do serviço, parâmetros para avaliação de desempenho, metas e prazos para o alcance de níveis de serviço, além de outras regras no sentido de assegurar a prestação eficiente aos usuários. Ademais, os bens vinculados ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Além dos arrendamentos, também foram objeto dos estudos de caso desta consultoria áreas não afetas às operações portuárias, reguladas pela Portaria SEP/PR nº 409, de 27 de novembro de 2014 (BRASIL, 2014d). A norma em questão regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetas 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 com a administração do porto organizado e precedida da realização de procedimento licitatório.

Na tabela a seguir estão apontadas algumas das principais diferenças entre a exploração de áreas afetas às operações portuárias e a exploração de áreas não afetas às operações portuárias.

Tabela 2 – Diferenças entre as áreas afetas e não afetas às operações portuárias

| Aspecto | Áreas afetas às operações portuárias | Áreas não afetas às operações portuárias |
|----------------------------|--------------------------------------|--|
| Figura jurídica | Arrendamento | Cessão de uso onerosa |
| Titular do contrato | Poder concedente | Administração do Porto |

¹ Embora a nova Lei dos Portos atribua o regime de concessão somente à exploração do porto organizado como um todo, o Tribunal de Contas da União – TCU já expressou entendimento no sentido de que o arrendamento portuário possui características semelhantes, senão idênticas, a uma concessão de serviço público. Ao analisar a situação do setor por meio do Acórdão 2896/2009 (BRASIL, 2009a), o TCU, referindo-se ao marco regulatório portuário ainda na vigência da Lei nº 8.630/1993 (BRASIL, 1993a), corrobora esse entendimento, nos seguintes termos: “apesar de se utilizar da denominação ‘arrendamento’, por motivos unicamente históricos, confere ao contrato de arrendamento regime jurídico típico de concessão/delegação de serviço público” (grifos nossos). Se essa já era a interpretação da Corte de Contas em relação ao marco regulatório anterior, certamente essa concepção foi confirmada e ampliada na vigência da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), o que pode ser verificado pelo tratamento dado à matéria em acórdãos subsequentes como, por exemplo, no Acórdão nº 3661 – Plenário – 2013 (BRASIL, 2013c) referente aos estudos de viabilidade do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal, submetidos à Corte de Contas no ano de 2013. Conforme salienta Dallari (2009), o contrato de arrendamento portuário, desde a vigência da Lei nº 8.630/1993, é análogo a um contrato de concessão. Segundo Neto e Leite (2003, p. 150) “A caracterização do arrendamento como uma concessão de serviço público considera, em primeiro lugar, que o simples fato do contrato ter o nome de arrendamento não o faz submeter-se, automaticamente, ao regime do arrendamento previsto no Código Civil e autorizado por meio do Decreto-lei nº 9.760/46. Em Direito não há palavras mágicas, cujo mero uso teria o condão de dar a natureza dos seres jurídicos. Importa, pois, não o nome que se dê ao negócio jurídico, mas sim a natureza das relações estabelecidas e as consequências que delas advêm.”

| | | |
|----------------------------|---|--|
| Destinação | Movimentação ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes do transporte aquaviário | Atividades diversas da movimentação ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes do transporte aquaviário (de caráter social, cultural, recreativo, comercial ou industrial) |
| Prazo | Até 35 anos | Até 20 anos |
| Rigidez regulatória | Regulação mais rígida. A legislação atribui aos arrendamentos portuários princípios similares aos dos serviços públicos, como o da regularidade, continuidade, eficiência e generalidade | Regulação menos rígida. Às áreas não afetadas às operações portuárias não são atribuídos princípios próprios do regime de serviços públicos |

Fonte: Elaboração própria

Com base nessas definições constata-se que, tanto no arrendamento portuário como na cessão de uso onerosa, o contrato que rege a exploração da área é firmado entre um particular e o poder público. Trata-se de uma relação regulada pelo Direito Público, não uma relação entre particulares. Mesmo nos casos de áreas ocupadas por arrendatária (*brownfields*), o novo arrendamento será celebrado entre o poder concedente e a vencedora da licitação. O novo contrato não terá como parte a atual titular que ocupava anteriormente a área. Assim, a vencedora de licitação não estará adquirindo a pessoa jurídica da arrendatária atual, juntamente com seus direitos, obrigações e passivos, pois a relação será estabelecida entre a nova titular e o poder público.

Portanto, é importante compreender que os instrumentos contratuais que regem a exploração das áreas em questão demandam análises específicas, não exatamente as mesmas demandadas em uma típica *due diligence* de aquisição ou fusão entre empresas privadas, que envolve diretamente aspectos comerciais, societários, trabalhistas e de outras áreas do Direito Civil. Essas questões são relevantes ao *due diligence* portuário de forma subsidiária, e devem ser investigadas no caso de haver eventual sinalização de questão específica envolvendo área do Direito que possa de fato trazer consequências ao arrendamento estudado.

O que deve ser analisado no *due diligence* portuário é a situação da relação existente entre a atual titular do terminal e o poder público, no intuito de se verificar se há passivos (jurídicos, patrimoniais, ambientais, entre outros) e se esses passivos têm potencial de causar impactos à nova licitação ou à nova titular da área. Destaca-se que não foram identificadas disposições nos EVTEAs ou nos editais de licitação de terminais portuários no sentido de que a futura titular deverá utilizar os mesmos empregados da atual titular. Dessa forma, as eventuais questões trabalhistas decorrentes da contratação de mão de obra fogem ao escopo do levantamento jurídico a que se propõe no *due diligence* portuário, que tem o objetivo de subsidiar o poder público na realização do procedimento licitatório.

Tendo isso em vista, ressalta-se que um dos objetivos principais do relatório de *due diligence* legal para arrendamentos portuários a serem licitados pelo poder público é avaliar se há qualquer tipo de fato ou ação judicial, administrativa, ou procedimento extrajudicial que dê direito de permanência da arrendatária atual na área, uma vez que isso frustraria a futura

licitação do terminal. Para a verificação desses aspectos, demanda-se uma análise minuciosa do histórico contratual da arrendatária, 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; e
- outros fatos que possam gerar reequilíbrio contratual e extensão do arrendamento atual ou influenciar os níveis de riscos jurídicos e regulatórios aos quais o terminal e as suas infraestrutura e operação estejam submetidos.

Outra perspectiva a ser contemplada é a análise de aspectos patrimoniais, considerando-se os ativos da área e os bens reversíveis. Nesse caso, deve-se identificar o critério de reversibilidade vigente na relação contratual atual e se há rol de bens reversível já identificado. Busca-se, ainda, avaliar se há ação judicial, administrativa ou extrajudicial que afete o valor dos ativos e dos bens reversíveis que irão compor o patrimônio a ser disponibilizado à nova arrendatária, vencedora da licitação. Dessa forma, devem ser verificados fatos jurídicos envolvendo passivos econômico-financeiros aos quais o terminal e as suas infraestrutura e operação estejam submetidos, o rol de bens reversíveis a ser disponibilizado à futura arrendatária, bem como aspectos que possam afetar os valores envolvidos ou que possam alterar a percepção de risco de negócio.

No quesito ambiental, caso haja equipe ambiental específica para a realização de levantamento acerca do tema, como foi no caso da equipe ambiental da EPL, as informações e conclusões dessa equipe deverão ser alinhadas no âmbito do relatório de *due diligence* legal. Ademais, deve-se atentar para a 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 da Lei do Portos, já mencionado neste relatório. Além dessa verificação, deverão ser levantados, junto à administração do porto e à ANTAQ, os passivos ambientais da área já sinalizados. Caso seja mantida a regra adotada na modelagem do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal, os passivos ambientais identificados antes da licitação ou apontados pela nova arrendatária até 6 (seis) meses após a assinatura do contrato, serão de responsabilidade do poder público, recaindo os passivos não identificados nesse período à nova arrendatária.

Por fim, do ponto de vista processual, espera-se que seja realizado levantamento perante a AGU, administração portuária, agência reguladora e poder concedente 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, deve-se identificadas as partes, os pedidos, o estágio atual do processo, entre outras informações, para que se possa avaliar o possível impacto desses processos às futuras instalações portuárias.

3. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL E INSTITUIÇÕES DO SETOR PORTUÁRIO

No que diz respeito às instituições e às relações de governança do setor, são de importância primordial as administrações portuárias, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e o poder concedente, anteriormente representado pela Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR e atualmente pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, com o apoio da Secretaria Nacional de Portos – SNP. Neste tópico, são elencados os principais entes do setor e as normas que compõem o marco regulatório portuário, sem ignorar, todavia, a existência de uma infinidade de outras instituições e normas referentes aos demais campos do Direito, cuja menção seria demasiadamente ampla e extrapolaria os objetivos desta metodologia.

O marco regulatório do setor 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). Oliveira (2007) e Junqueira (2002) debatem o contexto de elaboração da norma e identificam algumas de suas principais contribuições. Já 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, 1993a), 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 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.

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, com o objetivo de proporcionar agilidade e modernizar o setor, reduzindo os custos das transações. 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, sobre Regime Diferenciado de Contratação – RDC, e nas já mencionadas Lei nº 8.987/1995 (Lei Geral de Concessões de Serviços Públicos), e nº 8.666/1993 (BRASIL, 1993b) (Lei Geral de Licitações).

Uma característica importante dos arrendamentos portuários, já existente desde o marco regulatório anterior, diz respeito a figura dos bens reversíveis. A regra segundo a qual os bens afetos à exploração do terminal serão revertidos ao poder público ao final do arrendamento, prevista no art. 5º, § 2º, da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), é fundamental no que concerne o levantamento dos ativos da área em questão. Além disso, destaca-se do Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a), alterado pelo Decreto nº 9.048/2017 (BRASIL, 2017), os limites quanto da vigência de contratos de arrendamento portuário. Os referidos instrumentos 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.

Esses aspectos são fundamentais para a elaboração dos Relatórios *Due Diligence*, 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 permitidos na legislação, bem como se existem questões jurídicas envolvendo os bens reversíveis.

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 para as análises do Relatório *Due Diligence*.

Nesse sentido, uma norma que estabelece regras quanto à possibilidade de permanência da arrendatária na área explorada é Resolução ANTAQ nº 7, de 30 de maio de 2016 (BRASIL, XX), que substituiu a Resolução ANTAQ nº 2240, de 4 de outubro de 2011 (BRASIL, 2011). 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. A norma em questão dispõe ainda sobre diversos temas relacionados aos arrendamentos portuários, o que a torna fundamental para as análises a serem realizadas no Relatório *Due Diligence*.

Outra situação que pode representar risco à licitação é a possibilidade de extensão de prazo do contrato da arrendatária atual como forma de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro. Nesse aspecto, é importante considerar a Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 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 Antaq nº 3220, de 8 de janeiro de 2014 (BRASIL, 2014f), 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.

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 pela arrendatária atual. O art. 4º da Portaria SEP/PR nº 499/2015 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.

Em relação à análise de aspectos ambientais², destaca-se que, assim como todos os demais empreendimentos com potencial de gerar danos ao meio ambiente, os arrendamentos portuários

² Ressalta-se que equipe da EPL será a responsável pela elaboração dos estudos na área ambiental, que serão considerados na análise de riscos do Relatório *Due Diligence*.

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, a chamada Lei da Política Nacional do Meio Ambiente.

Segundo o art. 1º, I, da Resolução nº 237, de 19 de dezembro de 1997, do CONAMA, licenciamento ambiental é o procedimento administrativo realizado pelo órgão ambiental competente, para licenciar localização, instalação, ampliação e a operação de atividades que utilizam recursos ambientais, que sejam potencialmente poluidoras ou que possam causar degradação ambiental.

No processo de licenciamento são avaliados impactos causados pelo empreendimento, como a capacidade de gerar líquidos poluentes, emissões atmosféricas, resíduos sólidos, ruídos, assim como o potencial de risco – quando há possibilidade, por exemplo, de explosões e incêndios.

Ressalta-se que as licenças ambientais estabelecem as condições para que a atividade ou o empreendimento cause o menor impacto possível ao meio ambiente. Por isso, qualquer alteração deve ser submetida a novo licenciamento, com a solicitação de Licença Prévia.

O art. 8º da Resolução CONAMA nº 237/1997, 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.

Antes de iniciar essa análise, porém, é necessário identificar qual é a instituição responsável por conduzir o processo de licenciamento, que poderá ser o IBAMA ou o Órgão Estadual de Meio Ambiente – OEMA. Somente então será elaborado o termo de referência que, após ser submetido a audiência pública, servirá de base para a elaboração dos estudos que subsidiarão a análise da Licença Prévia e, posteriormente, das Licenças de Instalação e de Operação.

No caso do setor portuário, o requisito para o arrendamento é tão somente o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, que deve ser providenciado até assinatura do contrato. O referido requisito está previsto no art. 14 da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), nos seguintes termos:

Art. 14. A **celebração do contrato de concessão ou arrendamento** e a expedição de autorização serão precedidas de: [...]
 III - emissão, pelo órgão licenciador, do **termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento**. (grifo nosso)

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. Desse modo, constata-se que a Lei dos Portos faculta ao poder concedente celebrar o contrato de arrendamento mesmo sem a apresentação da licença prévia para o empreendimento.

É importante, ainda, consultar a administração portuária e a ANTAQ em relação aos processos referentes a passivos ambientais conhecidos, de modo a identificar o montante dos problemas e riscos ambientais da área em questão.

Tendo em vista as questões indicadas neste relatório, que indicam possíveis riscos relacionados aos arrendamentos portuários, a tabela a seguir apresenta uma síntese das principais normas a serem consideradas, referentes ao marco regulatório do setor.

Tabela 3 – Exemplos de normas observadas no *due diligence* legal de terminais portuários

| Norma | Assunto |
|--|--|
| Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 | <u>Lei dos Portos</u> . Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. |
| Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013 | <u>Regulamento da nova Lei dos Portos</u> . Regulamenta o disposto na Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. |
| Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 | <u>Criação da ANTAQ</u> . Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. |
| Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993 | <u>Lei geral de licitações</u> . Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências |
| Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 | <u>Lei geral de concessões</u> . Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. |
| Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011 | <u>Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC</u> . Institui o RDC e dá outras providências. |

| | |
|---|--|
| Decreto nº 8.465, de 8 de junho de 2015 | <u>Arbitragem no setor portuário.</u> Regulamenta o § 1º do art. 62 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para dispor sobre os critérios de arbitragem para dirimir litígios no âmbito do setor portuário. |
| Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015 | <u>Reequilíbrio econômico-financeiro contratual.</u> Estabelece regras e procedimentos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento de instalações portuárias e dá outras providências. |
| Portaria SEP/PR nº 349, de 30 de setembro de 2014 | <u>Prorrogação antecipada.</u> Regulamenta o art. 57 da Lei nº. 12.815, de 5 de junho de 2013, e dá outras providências. |
| Portaria SEP/PR nº 409, de 27 de novembro de 2014 | <u>Áreas não afetadas às operações portuárias.</u> Regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetadas às operações portuárias em Portos Organizados. |
| Portaria SEP/PR nº 111, de 7 de agosto de 2013 | <u>Pré-qualificação dos operadores portuários.</u> Estabelece as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários de que trata o inciso IV do art. 16 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. |
| Portaria SEP/PR nº 50, de 5 de março 2015 | <u>Transferência de controle societário, de titularidade e alteração de nome empresarial.</u> Estabelece regras e procedimentos para transferência de controle societário ou de titularidade e para alteração do nome empresarial de contrato de concessão de porto organizado ou de arrendamento de instalação portuária. |
| Portaria SEP/PR nº 3, de 7 de janeiro de 2014 | <u>Instrumentos de planejamento.</u> Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário – PNLP e respectivos Planos Mestres, PDZs e PGO. |
| Resolução ANTAQ nº 3220, de 8 de janeiro de 2014 | <u>EVTEA e reequilíbrio econômico-financeiro contratual.</u> Aprova a norma que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados. |
| Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014 | <u>Fiscalização dos serviços portuários.</u> Aprova norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas. |
| Resolução Normativa nº 7, de 31 de maio de 2016 (retificada pela Resolução nº 4843-ANTAQ, de 6 de junho de 2016) | <u>Regulamento de instalações dentro do porto organizado.</u> Aprova norma que disciplina e regula a exploração de áreas e instalações portuárias delimitadas pela poligonal do porto organizado. |
| Portaria SEP nº 203-A, de 19 de abril de 2016 | <u>Parcelamento de débitos junto à SEP.</u> Dispõe sobre o parcelamento administrativo de débitos junto à Secretaria de Portos da Presidência da República e dá outras providências. |
| Medida Provisória nº 726, de 12 de maio de 2016 | <u>Extinção da SEP/PR.</u> Extingue a Secretaria de Portos e cria o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. |
| Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016 | <u>Criação do PPI.</u> Cria o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI; altera a Lei n. 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências. |

| | |
|--|---|
| <p>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)</p> | <p><u>Fiscalização e infrações.</u> Aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.</p> |
| <p>Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981</p> | <p><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.</p> |
| <p>Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997</p> | <p><u>Licenciamento ambiental.</u> Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental.</p> |

Fonte: Elaboração própria

Tendo em vista o atual marco regulatório do setor, destacam-se mudanças fundamentais trazidas pela Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), no que diz respeito às competências dos entes portuários.

Nesse sentido, o poder concedente, atualmente representado pelo MTPA, 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 dos arrendamentos – que é atribuição bastante ampla e envolve diversos aspectos do negócio, como questões concorrenciais, controle societário e dívidas das arrendatárias, 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 os arrendamentos, desenvolvendo atividades como a arrecadação dos valores das tarifas relativas às suas atividades e a fiscalização de obras de construção e da operação portuária.

Portanto, de acordo com o marco regulatório do setor portuário, as competências dos entes estatais foram distribuídas entre o poder concedente, a Antaq (agência reguladora) e as administrações dos portos. Trata-se de um modelo complexo, segundo o qual as atribuições mais estratégicas estão centralizadas no poder concedente, contudo, esses entes trabalham de

forma conjunta e integrada para executar as políticas públicas formuladas para o setor e controlar a operacionalização dos portos (HEEREN, 2015).

Vale ressaltar, ainda, que a Advocacia-Geral da União – AGU 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 aos arrendamentos portuários.

Em relação às demais instituições intervenientes ao setor portuário, podem ser relevantes para a realização do relatório de *due diligence* legal as relações entre a arrendatária e: o Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO; os colaboradores e prestadores de serviços no terminal; os demais arrendatários do porto; o Município em que se situe o terminal e o porto; os Municípios afetados pela operação portuária; o Estado em que se situe o porto; os órgãos licenciadores – ambientais, aduaneiro, autoridade marítima e outros; outros entre públicos, como o Ministério Público; os transportadores de carga, rodoviários, ferroviários e aquaviários; os parceiros comerciais em geral; outros *players* e *stakeholders*.

É importante ressaltar que as informações a serem prestadas por essas instituições são monitoradas 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, em princípio, esses entes portuários deverão ser detentores das principais informações necessárias à elaboração do relatório de *due diligence*.

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 10.2033/2001 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, 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 aos arrendamentos, o art. 8º da Portaria SEP nº 349/2014 (a mesma disposição está presente no art. 11, § 1º da Portaria SEP nº 499/2015) atribui à administração do porto a atribuição de fornecer relatório circunstanciado atestando o cumprimento das obrigações contratuais da arrendatária, abrangendo diversos aspectos do arrendamento, inclusive a relação de todos os seus litígios judiciais e extrajudiciais, nos seguintes termos:

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

I - ao atendimento dos níveis mínimos de movimentação;

II - aos investimentos obrigatórios;

III - às melhorias implementadas pela arrendatária;

IV - à qualidade e aos parâmetros de desempenho;

V - à adimplência financeira da arrendatária e das pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas ou de controlador comum com a arrendatária perante a Autoridade Portuária;

VI - a penalidades aplicadas;

VII - às obrigações específicas relacionadas à prorrogação do contrato; e

VIII - à manutenção das condições de habilitação jurídica, qualificação técnica e econômica e regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista.

Parágrafo único. O relatório circunstanciado deverá ser encaminhado acompanhado dos seguintes documentos e informações:

I - cópia do processo administrativo referente ao procedimento licitatório do contrato de arrendamento, digitalizada com uso de componente que permita reconhecimento óptico de caracteres (OCR);

II - cópia do contrato de arrendamento e respectivos termos aditivos, bem como dos comprovantes das respectivas publicações em diário oficial, digitalizada com uso de componente que permita reconhecimento óptico de caracteres (OCR);

III - **relação de procedimentos e processos judiciais e extrajudiciais relativos ao contrato de arrendamento, em tramitação ou com trânsito julgado, mas pendente de execução, nas esferas federal, estadual e municipal;** e

IV - informações comparativas relativas aos terminais congêneres. (grifos nossos)

É importante ressaltar, ainda, o teor da Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014, 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 arrendatários e pelas administrações portuárias, quanto ao controle de informações referentes aos arrendamentos. 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 aditivos 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, assim como a ANTAQ e o poder concedente, a administração do porto possui obrigação de controlar e fornecer informações contratuais, sobre aspectos como ativos da área e bens reversíveis, alteração societária, processos judiciais e extrajudiciais nas esferas federal, estadual e municipal, processos ambientais, entre outros, analisados nos relatórios de *due diligence* objeto desta consultoria.

Por fim, vale ressaltar que, no que diz respeito aos terminais de combustíveis estudados, do ponto de vista operacional, há uma diferença importante entre Terminais Aquaviários e bases de distribuição, conforme estabelecido na Portaria nº 251/2000, da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP. Os primeiros realizam majoritariamente operações portuárias a terceiros mediante remuneração, recebendo embarcações, realizando embarque, desembarque e armazenamento. De forma distinta, as bases de distribuição se caracterizam como centros de custo de cadeias verticalizadas sem prestação de serviços a terceiros, que podem ou não contratar terminal para operações de berço, voltadas ao abastecimento dos seus postos de combustíveis. Desse modo, as características específicas dos Terminais Aquaviários e bases de distribuição foram levadas em consideração pelos demais consultores, na definição das características de modelagem de cada tipo de estudo. Para a realização dos relatórios de *due diligence*, porém, não foram constatadas diferenças relevantes, uma vez que a as atividades de levantamento e análise de informações jurídicas não difere nos dois casos.

4. PROCEDIMENTOS PARA COLETA DE INFORMAÇÕES

Tendo em vista as competências dos entes portuários de controlar e fornecer informações a respeito dos arrendamentos, conforme indicado no capítulo “*Legislação aplicável e instituições do setor portuário*” deste documento, propõe-se os meios de obtenção de dados indicados neste tópico.

O principal meio de obtenção de dados consiste na consulta às administrações portuárias, à ANTAQ e ao poder concedente, bem como aos seus respectivos órgãos de assessoramento jurídicos (AGU). Assim, com ênfase nesses três entes portuários, sugere-se, basicamente, sete etapas para a coleta de informações, ilustradas na figura a seguir.

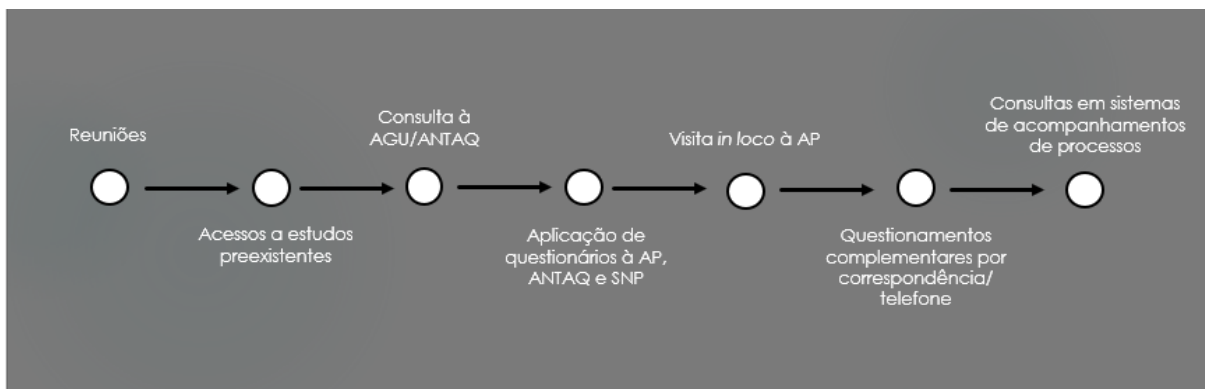


Figura 1 – Procedimentos para a coleta de informações
Fonte: Elaboração própria

Desse modo, primeiramente, é importante a realização de reuniões internas com os entes envolvidos na elaboração dos estudos e, se for o caso, com agentes externos, visando o alinhamento referente ao escopo dos trabalhos e demais questões pertinentes.

Caso existam estudos preexistentes, estes poderão servir de base para a elaboração/atualização dos relatórios de *due diligence* que subsidiarão os EVTEAs, servindo de ponto de partida para as análises a serem realizadas.

Também é recomendável solicitar à AGU todas as informações disponíveis a respeito das áreas a serem arrendadas, sobretudo à Procuradoria Federal junto à ANTAQ, que possui controle e monitoramento das informações referentes a processos envolvendo os arrendamentos em questão.

Paralelamente, recomenda-se a aplicação de um amplo questionário às administrações portuárias, à ANTAQ e ao poder concedente, conforme modelo apresentado no APÊNDICE 2, solicitando-se a atualização das informações repassadas pela AGU bem como todas as informações julgadas necessárias e que não foram fornecidas. Entende-se que esses entes poderão ser consultados, inclusive, para a obtenção de demais informações que eventualmente se mostrarem necessárias junto às demais instituições intervenientes.

Posteriormente – preferencialmente após o preenchimento dos questionários e envio da documentação solicitada nas etapas anteriores – é pertinente a realização de visitas *in loco* às administrações portuárias, no intuito de ratificar as informações, sanar dúvidas e levantar dados ou documentos adicionais aos que foram disponibilizados no questionário. Recomenda-se a elaboração de um relatório de visita, conforme o modelo apresentado no APÊNDICE 3. Caso julgado necessário, poderão ser realizadas visitas *in loco* à ANTAQ e ao poder concedente, para o esclarecimento de questões pendentes.

Poderão ser realizados, ainda, questionamentos complementares aos entes portuários mediante ofício, correspondência eletrônica, telefone ou por outros meios. Também é importante que, quando possível, sejam feitas consultas em sistemas de acompanhamento de processos, no intuito de verificar o andamento de eventuais ações judiciais identificadas.

Em caráter excepcional, é possível haver a necessidade de levantamento de informações diretamente aos 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*. Haveria necessidade desse tipo de levantamento de informações no caso de identificação de eventual questão relevante que apresentasse indícios de impactos ao arrendamento, sinalizada pela ANTAQ, poder concedente ou seus órgãos de assessoramento jurídicos, e que demandassem análises específicas. Nesses casos, poderiam ser realizadas visitas ou solicitações diretas às entidades correspondentes. Nos estudos de caso objeto desta consultoria, entretanto, não foram identificadas situações que demandassem esse tipo de análise.

5. ESTRUTURA DO RELATÓRIO *DUE DILIGENCE* PORTUÁRIO

Conforme adotado nos estudos de caso objeto da presente consultoria, o relatório de *due diligence* legal a ser elaborado para cada área arrendável poderá ser organizado de acordo com a seguinte estrutura:

- Apresentação do porto organizado
- Apresentação da área
- Diagnóstico da situação jurídica e regulatória
 - Perspectiva contratual
 - Perspectiva patrimonial
 - Perspectiva ambiental
 - Perspectiva processual
- Análise de riscos

Destaca-se que essa estrutura é apresentada em caráter exemplificativo. São possíveis outras formas de organização do relatório *due diligence* de áreas portuárias, a depender de preferências acerca da forma de organização das informações ou das especificidades do terminal.

5.1. Apresentação do porto organizado e da área a ser licitada

Inicialmente, é pertinente apresentar no relatório de *due diligence* legal a descrição das características gerais do porto organizado. Embora as estruturas operacionais, detalhamento dos acessos, berços, entre outras questões técnicas do gênero devam ser abordadas de forma mais detalhada ao longo do próprio EVTEA, uma vez que não são objeto principal do relatório de *due diligence* legal, é recomendável que esse relatório indique ao menos a localização do porto e suas características gerais, no intuito de contextualizar a análise jurídica do terminal.

Como exemplo de apresentação do porto organizado, apresenta-se a figura a seguir indicado a localização do Complexo Portuário de Santos.

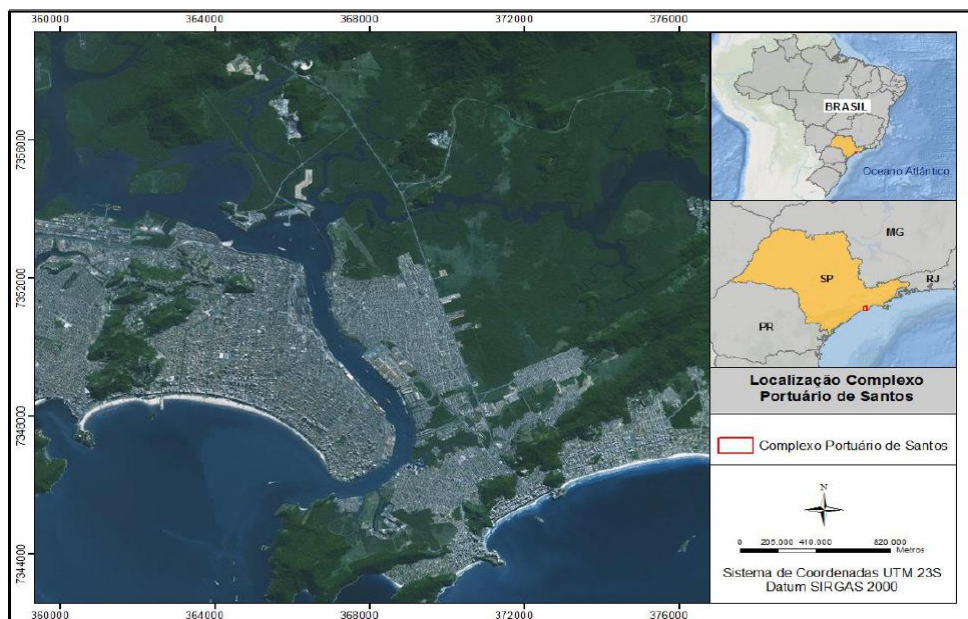


Figura 2 – Exemplo de apresentação do porto organizado –Complexo Portuário de Santos
 Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2018)

Um dos aspectos jurídicos relevantes referentes à apresentação do porto organizado a serem considerados no relatório de *due diligence* diz respeito à norma de criação da autoridade portuária. A União possui a atribuição constitucional de administrar os portos organizados, o que pode ser feito de forma descentralizada pela própria União ou mediante delegação Municipal ou Estadual.

Como exemplo, cita-se o caso da criação da 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.

No que diz respeito à apresentação da área a ser licitada, é importante ressaltar as informações gerais, incluindo a sua vocação, dimensões, tipo do uso (se trata-se de área afeta ou não afeta à operação portuária), estrutura operacional básica, entre outras.

É importante verificar, sobretudo, se as características da área a ser licitada, por exemplo, vocação e dimensões, estão em conformidade com o estabelecido Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do porto organizado, tendo em vista que a aderência com o PDZ é requisito para a licitação do terminal.

A seguir consta exemplo de levantamento de características gerais da área BEL02A.

Tabela 4 – Características gerais da área BEL02A conforme o planejamento para licitação

| Tipo | Descrição |
|--|----------------------------|
| Código da área conforme o Programa de Arrendamentos Portuários | BEL02A |
| Finalidade | Movimentação e armazenagem |
| Tipo de carga | Granéis líquidos |
| Área (m ²) | 43.240 m ² |

Fonte: Elaboração própria

As informações apresentadas correspondem ao planejamento do governo federal para a licitação da área e devem ser confrontadas com o disposto no PDZ para análise de aderência.

5.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória

Conforme mencionado anteriormente neste documento, o relatório de *due diligence* legal para terminais portuários abrange diversas análises jurídicas, relacionadas a múltiplas áreas do Direito. Para fins de levantamento de riscos referentes às futuras licitações de terminais portuários, propõe-se que as análises sejam realizadas em relação a quatro perspectivas, indicadas na figura a seguir: contratual, patrimonial, ambiental e processual.

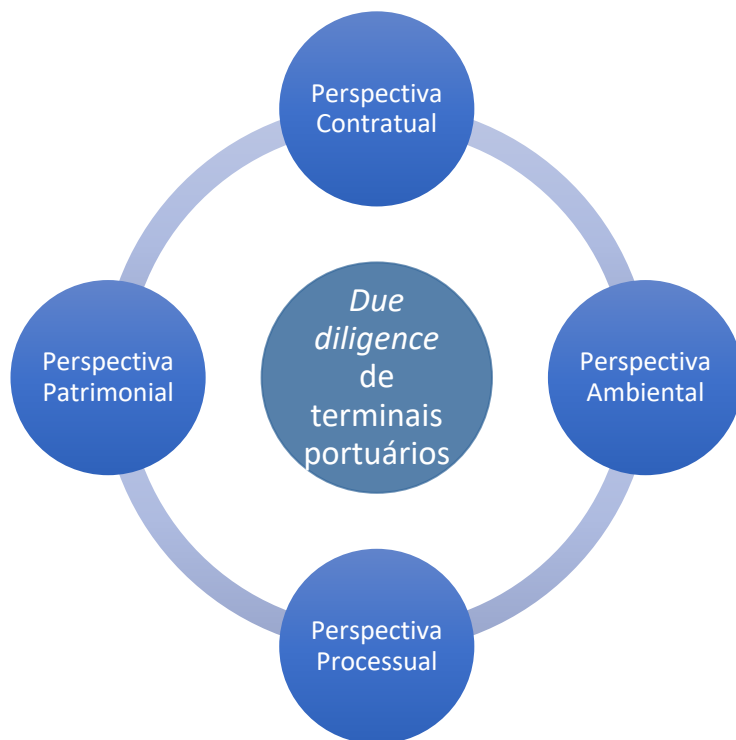


Figura 3 – Perspectivas de análise da *due diligence* legal de terminais portuários
Fone: Elaboração própria

Em relação a outras áreas do Direito, poderá porventura haver a necessidade de identificação de questão que apresente indícios de impactos ao arrendamento, sinalizada pela ANTAQ, poder concedente ou seus órgãos de assessoramento jurídicos, e que demandem análises específicas. Incluem-se nesse caso informações referentes a diversas áreas do Direito, como fiscal e tributário, trabalhista, concorrencial, propriedade intelectual, urbanístico, societário, entre outros.

Nesses casos, excepcionalmente, poderão ser coletadas informações diretamente dos demais entes intervenientes, como prefeituras, fóruns, IBAMA, OGMO; colaboradores e prestadores de serviços no terminal; demais arrendatárias; Municípios; Estado; os órgãos licenciadores; transportadores de carga; parceiros comerciais em geral; e outros *players* e *stakeholders*.

Além disso, a análise de determinadas questões técnicas como, por exemplo, levantamentos de passivos ambientais ou precificação de ativos, pode extrapolar questões meramente jurídicas. Nesses casos, as questões mencionadas devem ser analisadas em conjunto com os demais consultores ou equipes envolvidas no projeto.

Feitas essas considerações, os principais critérios para a análise de risco a serem avaliados nos relatórios de *due diligence* legal de terminais portuários estão indicados nos tópicos a seguir.

5.2.1. Perspectiva contratual

A análise de aspectos contratuais pressupõe, antes de mais nada, um levantamento minucioso do histórico do contrato que rege atualmente a exploração do terminal (exceto nas áreas *greenfield*, em relação às quais não há contrato). Nesse sentido, deve-se verificar o instrumento

originalmente celebrado, que deu origem à relação contratual atualmente em vigor, bem como todos os termos aditivos, contratos de transição e demais documentos que possam vir a compor a relação contratual.

Por meio do levantamento de informações contratuais busca-se identificar, entre outras questões:

- instrumento contratual original;
- data de celebração;
- arrendatária original;
- objeto do contato;
- prazo de vigência;
- tipo de destinação (afeta ou não afeta às operações portuárias);
- área contratual inicial;
- cláusulas atípicas;
- foro;
- número de aditivos;
- data e objeto dos aditivos;
- previsão de prorrogação;
- se o contrato já foi prorrogado;
- se o contrato ainda pode ser prorrogado (em regra, só poderá haver uma prorrogação dos contratos de arrendamento portuários);
- término da vigência;
- contratos de transição celebrados;
- situação contratual atual;
- cláusulas acerca de bens reversíveis;
- cláusulas acerca da previsão de novos investimentos.

A título de exemplo, apresenta-se resumo do histórico contratual da atual titular da área AE-11 (a versão completa do histórico encontra-se na *Planilha Due Diligence* – APÊNDICE 1).

Tabela 5 – Síntese do histórico contratual da titular da área AE-11

| Instrumento | Data de Celebração | Partes | Objeto |
|---|--------------------|--|---|
| Contrato nº 01/89 | 01/01/1989 | PORTOBRÁS e Petrobrás Distribuidora S.A. | Arrendamento de área de 14.113m ² no Porto de Cabedelo, para armazenamento, movimentação e escoamento de álcool, petróleo e derivados. |
| Termo Aditivo nº 1 (Instrumento Aditivo 01/89-1) | 07/10/1997 | CODERN e Petrobrás Distribuidora S.A.. | Alteração do valor de arrendamento. |
| Termo de Sub-rogação referente ao Contrato nº 01/89 | 13/08/1998 | CODERN e Docas-PB, com intervenção da Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobrás | Sub-rogação do contrato à Docas-PB. |
| Termo Aditivo nº 2 (Instrumento Aditivo nº 01/89-2) | 28/09/2000 | Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A. | Prorrogação do contrato até 31/12/2008. Alteração do valor de arrendamento e de suas condições de reajuste. |
| Contrato de Transição nº 1 (Contrato de Transição nº 3, de outubro de 2015) | 26/10/2015 | Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A. | Arrendamento, em caráter transitório, de área de 14.113m ² , para a movimentação e armazenagem de derivados de petróleo. |
| Contrato de Transição nº 2 (Contrato de Transição nº 3, de abril de 2016) | 24/04/2016 | Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A. | Arrendamento, em caráter transitório, de área de 14.113m ² , para a movimentação e armazenagem de derivados de petróleo. |
| Contrato de Transição nº 3 (Contrato de Transição nº 2, de outubro de 2016) | 22/10/2016 | Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A. | Arrendamento, em caráter transitório, de área de 14.113m ² , para a movimentação e armazenagem de derivados de petróleo. |
| Contrato de Transição nº 4 (Contrato de Transição nº 1, de agosto de 2017) | 25/08/2017 | Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A. | Arrendamento, em caráter transitório, de área de 14.113m ² , para a movimentação e armazenagem de derivados de petróleo. |
| Contrato de Transição nº 5 (Contrato de Transição nº 2, de outubro de 2017) | 25/10/2017 | Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A. | Arrendamento, em caráter transitório, de área de 14.113m ² , para a movimentação e armazenagem de derivados de petróleo. |
| Contrato de Transição nº 6 (Contrato de Transição nº 2, de abril de 2018) | 24/04/2018 | Docas-PB e Petrobrás Distribuidora S.A. | Arrendamento, em caráter transitório, de área de 14.113m ² , para a movimentação e armazenagem de derivados de petróleo. |

Fonte: Elaboração própria

Uma vez que tiverem sido mapeadas todas essas informações a respeito do histórico contratual, deverão ser realizadas análises 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,
- 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, 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 25 (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 arrendamento podem ter prazo determinado de até 35 (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 da atual arrendatária nas áreas objeto de estudo, com base nos prazos máximos de vigência contratual permitidos na legislação. Nesses casos, consideram-se as regras gerais de aplicação da lei no tempo, que permitem identificar a lei aplicável em cada situação, podendo haver casos em que a regra aplicável é a da norma vigente na época da assinatura do contrato.

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 as condições pactuadas no contrato, 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)

É importante atentar, ainda, para contratos vigentes de forma precária. Há situações em que o prazo de vigência contratual já foi encerrado, contudo, o contrato continua em vigor por força de liminar judicial. Nessas situações, deve-se analisar o teor da decisão judicial que permite a manutenção da arrendatária na área em questão, no intuito de verificar se há possibilidade de permanência na área, o que poderia vir a frustrar a futura licitação. De modo geral, observou-se que as liminares concedidas estabelecem a vigência do contrato somente até a realização dos procedimentos licitatórios futuros, o que indica que o contrato atual não deverá se constituir como obstáculo para a realização do certame.

5.2.2. Perspectiva patrimonial

Em relação aos aspectos patrimoniais, é fundamental que seja realizado o levantamento dos bens a serem disponibilizados ao futuro contratante, vencedor da licitação. Nesse sentido, de modo geral, busca-se identificar os bens reversíveis do arrendamento, bem como 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.

Nos arrendamentos portuários aplica-se 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).

Para a identificação dos bens reversíveis, é importante que sejam analisados os seguintes aspectos:

- bens integrantes da instalação conforme o contrato original (ativos originais da área);
- critério de reversibilidade no contrato original;
- eventuais vistorias de bens realizadas no terminal;
- critério de reversibilidade no contrato de transição (se houver);
- bens provenientes de novos investimentos; e
- rol de bens reversíveis (constantes no contrato original, no contrato de transição ou em outro documento que possua validade jurídica).

Ainda no que diz respeito à identificação dos bens reversíveis, salienta-se que, conforme as alíneas b) e c) do inciso I do já mencionado art. 48 da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016 (BRASIL, 2016), nos casos de área portuária explorada por contrato de transição, é obrigatório que esse instrumento contenha relação e termo de arrolamento dos bens integrantes da instalação. 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.

Nos estudos de caso objeto desta consultoria, entre as áreas *brownfield*, somente os titulares das áreas BEL02A e STS13 não celebraram contrato de transição.

5.2.3. Perspectiva ambiental

Em relação à análise de aspectos ambientais³, 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:

³ A EPL, por meio de sua equipe ambiental, realizou levantamentos específicos acerca do tema. Este relatório está alinhado com as informações e conclusões apresentadas nesses levantamentos.

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:
I - consulta à autoridade aduaneira;
II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e
III - **emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.**” (grifos nossos)

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

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

Portanto, para cada área estudada, é necessário o 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 devem ser 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.

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 nos estudos de caso objeto desta consultoria.

A figura a seguir, elaborada pela ANTAQ, indica as etapas necessárias ao processo de licenciamento ambiental para arrendamentos portuários.

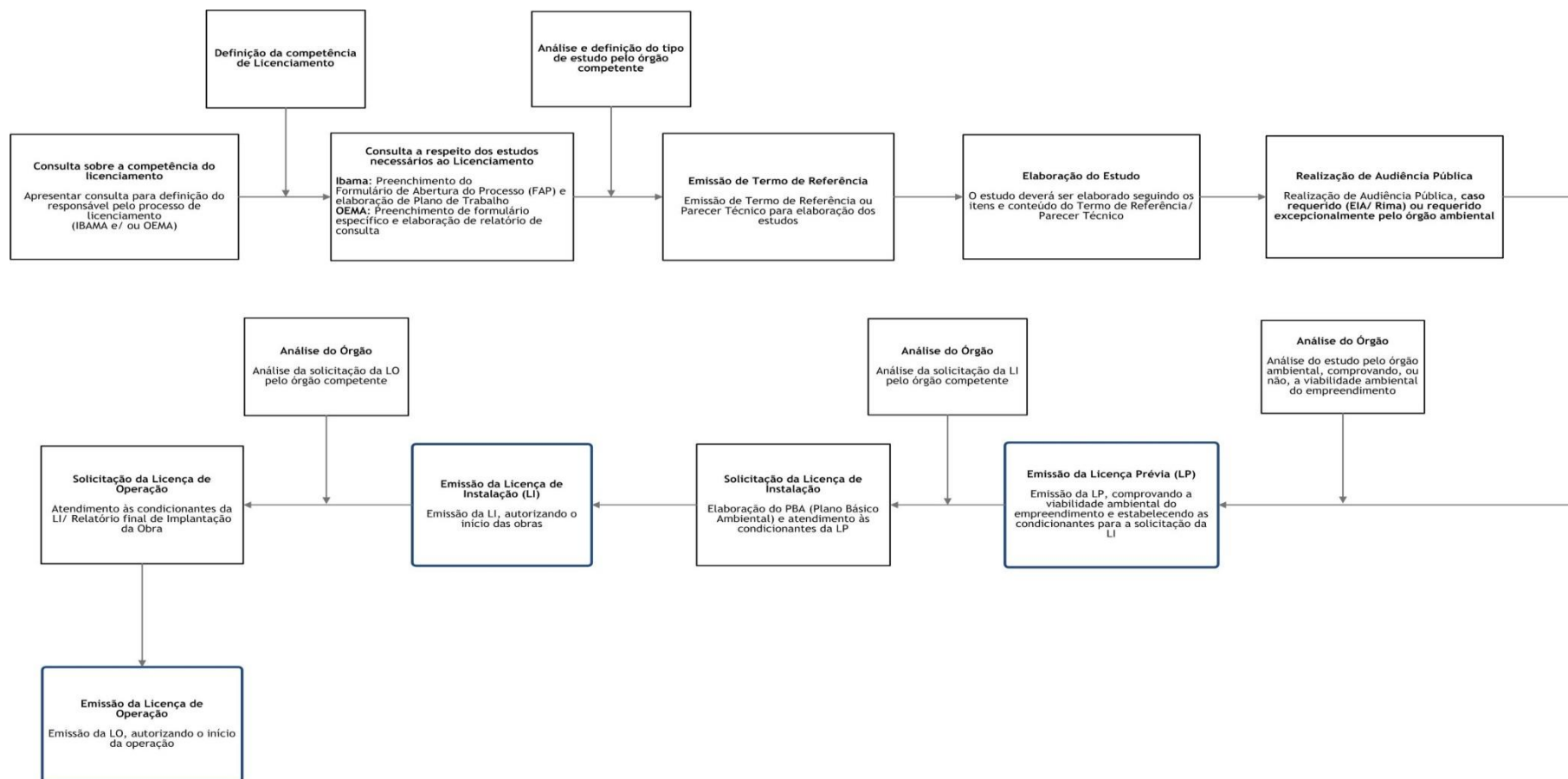


Figura 4 – Fluxograma geral de licenciamento
 Fonte e elaboração: ANTAQ⁴

⁴ ANTAQ. Arrendamentos Portuários: *Leilões do Bloco I. Estudos Complementares – Ambiental. Estudos Ambientais Preliminares STS-07*, 2015. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/porta/PIL1_2015/sts0736.html>. Acesso: 12 mai 2016.

5.2.4. Perspectiva processual

A análise da perspectiva contratual tem como escopo o levantamento de todas as 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 a identificação dos processos existentes, recomenda-se que seja realizado levantamento perante a AGU – Procuradoria Federal junto à ANTAQ, que atua nas causas de interesse da União e realiza o monitoramento das ações relativas aos arrendamentos portuários. A administração do porto organizado, a ANTAQ e o poder concedente também devem ser questionados a respeito das ações ou demais pleitos existentes.

De forma complementar, deverão ser realizadas consultas em sistemas de acompanhamento de processos, no intuito de verificar o andamento atualizado das ações identificadas.

Em relação a cada processo, deve-se identificar as partes, os pedidos, o estágio atual da ação, entre outras informações, para que se possa avaliar o possível impacto às futuras instalações portuárias. Especificamente, recomenda-se no mapeamento dos seguintes pontos, referentes aos processos judiciais:

- identificação da ação original;
- foro;
- autor(es) e intervenientes;
- réu(s) e intervenientes;
- pedido(s);
- valor reclamado (se houver);
- data do ajuizamento;
- se já houve decisão em 1º grau e qual o seu teor;
- recursos/incidentes processuais, especificando-se as mesmas informações mapeadas na ação original;
- andamento atualizado da ação; e
- se a ação está transitada em julgado.

No caso de processos administrativos, recomenda-se o mapeamento dos seguintes pontos:

- número do processo;

- órgão;
- resumo do assunto;
- pedido(s);
- valor reclamado (se houver);
- data da autuação;
- se já houve decisão definitiva; e
- andamento atualizado do processo/pleito administrativo.

Com base na identificação dos processos e pleitos referentes aos terminais portuários, deve-se atentar para quaisquer questões que possam pôr em risco a futura licitação, ou gerar impactos à futura titular do terminal.

Destacam-se como pleitos críticos a devem ser observados nos processos aqueles que envolvem:


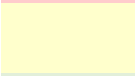
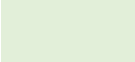
- permanência da arrendatária na área;
- reequilíbrio econômico-financeiro contratual; e
- pleitos de indenização por investimentos não amortizados ou por outras razões.

5.3. Análise de riscos

O objetivo nesta etapa consiste em levantar todos os riscos identificados referentes às perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual e, com base nisso, analisar os possíveis entraves jurídicos para o procedimento licitatório bem como as situações que possam gerar impactos ao novo negócio.

Para a classificação de riscos, sugere-se a diferenciação entre três situações distintas, conforme indicado na tabela a seguir.

Tabela 6 – Classificação de riscos

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

Fonte: Elaboração própria

Desse modo, serão consideradas de alto risco, demandando máxima cautela, situações que possam se constituir como entrave à futura licitação. Entre essas situações, destaca-se, por exemplo, a existência processo judicial ou administrativo com base no qual a arrendatária atual possa ter direito de continuar explorando a área ou possua direito a indenização.

Nas análises dos estudos de caso objeto da presente consultoria, não houve situações dessa natureza. Embora tenham sido identificados processos em que há pleitos de permanência da arrendatária na área ou pleitos de indenização, em nenhuma dessas situações há decisão transitada em julgado favorável à arrendatária atual. Além disso, nos casos em que a arrendatária continua explorando a área mediante liminar judicial, as liminares em questão concedem a permanência da arrendatária na área somente até que sejam finalizados os procedimentos licitatórios, não se constituindo como impedimento à futura licitação.

Serão considerados de risco intermediário os fatos passíveis de gerar impactos ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área. Foram incluídas nessa categoria situações diversas como, por exemplo, contratos vigentes de forma precária ou a necessidade de investimentos significativos em estruturas operacionais, gerando custos à nova titular da área.

Por fim, foram classificadas as situações que não apresentam riscos à licitação nem possuem potencial de gerar impactos ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área.

No tópico a seguir, “*Relatório Final de Atividades*”, constam exemplos de como se apresenta a análise de riscos do relatório de *due diligence* legal para terminais portuários.

6. RELATÓRIO FINAL DE ATIVIDADES

Apresenta-se, neste tópico, o Relatório Final de Atividades, contendo resumo descritivo das atividades realizadas durante a consultoria. Especificamente, são apresentados os resultados dos relatórios de *due diligence* legais das áreas estudadas (estudos de caso).

Ressalta-se que as análises constantes nos relatórios de *due diligence* legal visam facilitar o entendimento das questões envolvendo as licitações das áreas portuárias a serem licitadas, sem a pretensão de apresentar conclusões absolutas devido à multiplicidade de temas considerados bem como o fator subjetivo das análises, que é inerente a levantamentos de *due diligence* legal.

Tendo isso em vista, com base na análise dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios das áreas em questão, foram identificados os potenciais riscos ou entraves ao procedimento licitatório futuro ou impactos ao novo negócio, conforme as tabelas apresentadas a seguir.

Tabela 7 – Análise de riscos referentes à área MIR01

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|---|--|
| Contratual | Trata-se de área <i>greenfield</i> , atualmente desocupada. Não há contrato nem outro tipo de instrumento jurídico referente à exploração da área. | Por não haver contrato de exploração da área, não se vislumbra entrave à nova licitação ocasionado por prorrogação contratual, nem prováveis impactos à sua nova titular. |
| Patrimonial | Não foram identificados bens afetos à área em questão, nem foram realizados investimentos. | Toda a estrutura de operação deverá ser providenciada pela futura titular, por se tratar de área <i>greenfield</i> , o que demandará investimentos significativos. |
| Ambiental | <ul style="list-style-type: none"> • O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente. • Não foram identificados passivos ambientais conhecidos. • Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada. • Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Licença Prévia, por meio de processo de licenciamento orientado pelo Termo de Referência emitido pelo órgão ambiental (cenário conservador). • Custos ambientais estimados: R\$ 24.396.755 (cenário conservador, considerando programas ambientais e programas de gestão ambiental, referente a 20 anos de contrato). | <p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Embora não haja passivos ambientais conhecidos, é prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do PAP segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal MIR01 deverá arcar com os custos referentes à Licença Prévia, por meio de processo de licenciamento orientado pelo Termo de Referência emitido pelo órgão ambiental, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 24.396.755.</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|--|--|
| Processual | Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou tratativas extrajudiciais envolvendo a área MIR01. | Considerando-se que não foram identificados processos referentes à área em questão e que se trata de área <i>greenfield</i> , conclui-se que não deverá haver impactos à futura licitação ou à nova titular da área, referente a questões processuais. |
| Geral | <p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados riscos que impeçam a futura licitação da área. Ademais, as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto, tanto no que diz respeito à sua vocação para armazenagem e distribuição de GLP como em relação à sua classificação como não afeta às operações portuárias.</p> <p>Contudo, a nova titular deverá arcar com custos significativos para a instalação de um novo terminal, e também com custos ambientais referentes a licenças, programas ambientais e programas de gestão ambiental.</p> | |
| | <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</p> | |

Fonte: Elaboração própria

Tabela 8 – Análise de riscos referentes à área BEL06

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|--|--|
| Contratual | <ul style="list-style-type: none"> • Contrato original extinto. • Celebrados 3 (três) contratos de transição. • Atualmente, a área é explorada por meio do CT nº 3, de 17/02/2017, com término de prazo de vigência previsto para 17/08/2017, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro. • Não foram identificados novos investimentos por parte do atual titular da área. | Uma vez que a área está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, e tendo em vista que não foram identificados novos investimentos por parte do atual titular da área, conclui-se que, do ponto de vista contratual, não há impedimentos para a licitação da área nem prováveis impactos à sua nova titular. |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|---|--|
| Patrimonial | <ul style="list-style-type: none"> • Critério de reversibilidade no contrato original: reverterem as benfeitorias e obras civis existentes; instalações técnicas e demais bens relacionados à operação são considerados não reversíveis. • O contrato de transição em vigor manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original. • O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação é aquele estabelecido no Anexo II do CT nº 3, de 17/02/2017. • Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos, tampouco ações judiciais, processos administrativos ou outros tipos de pleitos envolvendo os bens integrantes da instalação. | <p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 3, de 17/2/2017 (ANEXO 7), que são as benfeitorias e obras civis existentes. Instalações técnicas e demais bens relacionados à operação são considerados como não reversíveis.</p> <p>Assim, todas as instalações técnicas e bens relacionados à operação deverão ser providenciados pela futura titular da área, o que demandará investimentos significativos caso a vencedora da futura licitação não seja a mesma que explora a área atualmente.</p> |
| Ambiental | <ul style="list-style-type: none"> • O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente. • Não foram identificados passivos ambientais conhecidos. • Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada. • Área está com o licenciamento ambiental regularizado e possui Licença de Operação. • Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Licença de Instalação, por meio de Licenciamento Simplificado (cenário conservador). • Custos ambientais estimados: R\$ 24.396.755 (cenário conservador, considerando programas ambientais e programas de gestão ambiental, referente a 20 anos de contrato). | <p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Embora não haja passivos ambientais conhecidos, é prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do PAP segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal BEL06 deverá arcar com os custos referentes à Licença de Instalação, por meio de Licenciamento Simplificado, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 24.396.755.</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|--|---|
| Processual | <p>Foi identificada 1 (uma) ação judicial e um processo envolvendo a área BEL06, qual sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ação Renovatória nº 0025287-42.2007.81.4.0301, ajuizada em 24/08/2007 na 4ª Vara Cível de Belém/PA, interposta pela Paragás Distribuidora Ltda. contra a CDP, para a renovação do contrato de arrendamento pelo período de 10 (dez) anos, retroativos a junho de 2003 até junho de 2013. A ação teve prosseguimento sendo ajuizada em 02/06/2015 na 2ª Vara Federal, sob o nº 15535-16.2015.4.01.3900. Em 22/2/16, houve sentença de improcedência. Em 21/7/2016, houve o trânsito em julgado da ação. • Processo em trâmite para a apuração de possíveis irregularidades quanto à celebração de contrato de transição da área. A ANTAQ informou sobre a existência do referido processo, mas não disponibilizou a sua cópia nem o seu número. | <p>Foi identificada uma ação judicial referente à área BEL06, que tinha como objetivo a renovação do contrato de exploração do terminal. A Justiça Federal proferiu sentença de improcedência, negando o pedido da autora para a renovação do contrato. Em 21/7/2016, o processo transitou em julgado e atualmente o contrato em questão encontra-se extinto.</p> <p>Considerando-se que a ação não prosperou, que o contrato original está encerrado e que atualmente a área é explorada por contrato de transição, conclui-se que a referida ação não trará impactos à futura licitação ou à nova titular da área.</p> <p>A ANTAQ também mencionou a existência de processo em trâmite para a apuração de possíveis irregularidades quanto à celebração de contrato de transição da área, mas sem disponibilizar a cópia do processo. Em princípio, devido ao seu objeto, entende-se que o referido processo não oferece riscos à nova licitação, nem à nova titular do terminal.</p> |
| Geral | <p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados riscos que impeçam a futura licitação da área. Ademais, as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto, tanto no que diz respeito à sua vocação para armazenagem e distribuição de GLP como em relação à sua classificação como não afeta às operações portuárias.</p> <p>Contudo, a nova titular deverá arcar com custos para instalações técnicas e bens relacionados às atividades do terminal (que no contrato atual são considerados como não reversíveis), e também com custos ambientais referentes a licenças, programas ambientais e programas de gestão ambiental.</p> | |
| | <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</p> | |

Fonte: Elaboração própria

Tabela 9 – Análise de riscos referentes à área BEL05

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|---|---|
| Contratual | <ul style="list-style-type: none"> • Contrato original extinto. • Celebrados 6 (seis) contratos de transição. | <p>Uma vez que a área está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, e tendo em vista que não foram identificados novos investimentos por</p> |

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

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

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

Fonte: Elaboração própria

Tabela 10 – Análise de riscos referentes à área BEL02A

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

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|---|--|
| | realizados os trâmites para a celebração do referido instrumento. | |
| Patrimonial | <p>Escritura de 1972</p> <ul style="list-style-type: none"> • Critério de reversibilidade no contrato original: as benfeitorias serão incorporadas à CDP mediante ressarcimento. • O contrato de transição em vigor, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, contudo, de forma aparentemente contraditória, em seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção a pagamento de indenização. • O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação corresponde à parte dos bens relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017, que se encontram fisicamente na área mencionada (já que a outra parte dos bens reversíveis serão atribuídos à área BEL02B). • Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos, embora haja previsão de novos investimentos no 7º TA, ficando a CDP responsável por indenização caso não haja amortização. <p>Escritura de 1970</p> <ul style="list-style-type: none"> • Critério de reversibilidade no contrato original: as benfeitorias, instalações e implementos, originalmente integrantes do terminal, serão revertidos à CDP, sem ressarcimento, enquanto as novas benfeitorias serão incorporadas à CDP e ressarcidas pela CDP. • Caso seja celebrado contrato de transição, o rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação deverá corresponder ao anexo específico para essa finalidade. Caso o referido instrumento não seja celebrado, deverá prevalecer a regra do contrato original. • Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos. | <p>Escritura de 1972</p> <p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem à parte dos ativos relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017, que se encontram na área mencionada (já que a outra parte dos bens reversíveis serão atribuídos à área BEL02B). Assim, todos os bens do terminal que se encontram na área BEL02A, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação, poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>Há uma aparente contradição no contrato de transição que pode vir a ser usada como fundamento pela arrendatária para eventual pleito de ressarcimento pelos bens reversíveis. O referido instrumento, em seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção a pagamento de indenização, contudo, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, que prevê ressarcimento da CDP pelos bens reversíveis.</p> <p>Escritura de 1970</p> <p>Caso seja celebrado contrato de transição, os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, deverão ser especificados em rol específico para essa finalidade. Caso o referido instrumento não seja celebrado, deverá prevalecer a regra do contrato original, segundo a qual as benfeitorias, instalações e implementos, originalmente integrantes do terminal, serão revertidos à CDP, sem ressarcimento, enquanto as novas benfeitorias serão incorporadas à CDP e ressarcidas pela CDP.</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|--|--|
| Ambiental | <ul style="list-style-type: none"> • O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente. • Não foram identificados passivos ambientais conhecidos. • Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada. • Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Licença de Instalação, por meio de Licenciamento Simplificado (cenário conservador). • Custos ambientais estimados: R\$ 45.959.592 (cenário conservador, considerando custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental). | <p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Embora não haja passivos ambientais conhecidos, é prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do PAP segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal BEL02A deverá arcar com os custos referentes à Licença de Instalação, por meio de Licenciamento Simplificado, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 45.959.592.</p> |
| Processual | <p>Foram identificados 2 (dois) processos administrativos envolvendo a área BEL02A, qual sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Processo NUP 00045.000156/2016-40, no âmbito da SNP, em que a arrendatária Petróleo Sabbá S.A. pleiteia indenização por benfeitorias não depreciadas, no valor de R\$ 33.143.825,60 (data-base: dezembro de 2015). O processo encontra-se em análise pela Assessoria Jurídica do MTPA. • Processo nº 50300.002342/2015-42, no âmbito da ANTAQ, em que a CDP solicitou autorização para celebrar contrato de transição com a arrendatária Petrobrás Distribuidora S.A., o que foi autorizado mediante a Resolução nº 5.903-ANTAQ/2018. | <p>Quanto ao pedido de indenização da Petróleo Sabbá, a questão ainda está sendo analisada em âmbito administrativo e não há decisão definitiva. Ressalta-se que a existência de processo tendo como objeto pleito de indenização por investimentos não amortizados, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo pelo fato de a atual arrendatária estar explorando a área mediante contrato de transição, cuja vigência se encerra com a realização da nova licitação da área. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>Quanto ao pedido de celebração de contrato de transição com a Petrobrás Distribuidora S.A., conforme informado pela CDP, o instrumento em questão está em vias de ser celebrado. Ainda que o contrato de transição não seja firmado, esse fato não traria risco à nova licitação, tendo em vista que a vigência do contrato original já</p> |

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

Tabela 11 – Análise de riscos referentes à área BEL02B

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

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|--|--|
| | <p>Escritura de 1976</p> <ul style="list-style-type: none"> • A Escritura Pública de 1976 foi extinta, tendo sido celebrados sucessivos contratos de transição. Atualmente, a área é explorada por meio do CT nº 4, com término de vigência previsto para 16/01/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro. • Foi identificado pleito administrativo em que arrendatária solicita indenização de R\$ 35.031.339,57 (data-base: dezembro de 2015) referentes a investimentos não amortizados. • A Portaria nº 810/2017 autorizou pedido de investimentos na infraestrutura de uso comum do porto <i>“mediante a renúncia expressa a qualquer indenização, ressarcimento ou reequilíbrio”</i>, no valor de R\$ 1.900.000,00. | <p><i>“mediante a renúncia expressa a qualquer indenização, ressarcimento ou reequilíbrio”.</i></p> |
| Patrimonial | <p>Escritura de 1972</p> <ul style="list-style-type: none"> • Critério de reversibilidade no contrato original: as benfeitorias serão incorporadas à CDP mediante ressarcimento. • O contrato de transição em vigor, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, contudo, de forma aparentemente contraditória, em seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção a pagamento de indenização. • O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação corresponde à parte dos bens relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017, que se encontram fisicamente na área mencionada (já que a outra parte dos bens reversíveis serão atribuídos à área BEL02A). • Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos, embora haja previsão de novos investimentos no 7º TA, ficando a CDP responsável por indenização caso não haja amortização. <p>Escritura de 1976</p> <ul style="list-style-type: none"> • Critério de reversibilidade no contrato original: as benfeitorias serão incorporadas à CDP e ressarcidas pela | <p>Escritura de 1972</p> <p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem à parte dos ativos relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017, que se encontram na área mencionada (já que a outra parte dos bens reversíveis serão atribuídos à área BEL02A). Assim, os bens afetos ao terminal que se encontram na área BEL02B, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação, poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>Há uma aparente contradição no contrato de transição que pode vir a ser usada como fundamento pela arrendatária para eventual pleito de ressarcimento pelos bens reversíveis. O referido instrumento, em seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção a pagamento de indenização, contudo, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, que prevê ressarcimento da CDP pelos bens reversíveis.</p> <p>Escritura de 1976</p> <p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017. Assim, os bens afetos ao terminal, inclusive as instalações</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|---|---|
| | <p>CDP, mediante orçamento discriminativo do efetivamente gasto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • O contrato de transição em vigor, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original. • O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação corresponde aos bens relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 4, de 16/07/2017. • Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos. | <p>técnicas e bens relacionados à operação poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>Há uma aparente contradição no contrato de transição que pode vir a ser usada como fundamento pela arrendatária para eventual pleito de ressarcimento pelos bens reversíveis. O referido instrumento, em seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção a pagamento de indenização, contudo, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, que prevê ressarcimento da CDP pelos bens reversíveis.</p> |
| Ambiental | <ul style="list-style-type: none"> • O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente. • Não foram identificados passivos ambientais conhecidos. • Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada. • Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Renovação da Licença de Operação (cenário conservador). • Custos ambientais estimados: R\$ 46.248.623 (cenário conservador, considerando custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental). | <p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Embora não haja passivos ambientais conhecidos, é prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do PAP segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal BEL02B deverá arcar com os custos referentes à renovação da Licença de Operação, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 46.248.623.</p> |
| Processual | <p>Foram identificados 2 (dois) processos administrativos envolvendo a área BEL02B, qual sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Processo NUP 00045.000156/2016-40, no âmbito da SNP, em que a arrendatária Petróleo Sabbá S.A. pleiteia indenização | <p>Quanto ao pedido de indenização da Petróleo Sabbá, a questão ainda está sendo analisada em âmbito administrativo e não há decisão definitiva. Ressalta-se que a existência de</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|---|---|
| | <p>por benfeitorias não depreciadas, no valor de R\$ 33.143.825,60 (data-base: dezembro de 2015), referente à Escritura de 1972 e de R\$ 35.031.339,57, referente à Escritura de 1976. O processo encontra-se em análise pela Assessoria Jurídica do MTPA.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Processo de número não informado, no âmbito da SNP, em que a Petróleo Sabbá realizou pedido de autorização de investimentos, no valor de R\$ 1.900.000,00, em infraestrutura de uso comum do porto. A Portaria-MTPA nº 810, de 14 de setembro de 2017, autorizou os referidos investimentos, <i>“mediante a renúncia expressa a qualquer indenização, ressarcimento ou reequilíbrio econômico-financeiro em razão de tais investimentos, ainda que não aromatzados durante a vigência dos contratos de transição celebrados com a Companhia Docas do Pará”</i>. | <p>processo tendo como objeto pleito de indenização por investimentos não amortizados, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo pelo fato de a atual arrendatária estar explorando a área mediante contrato de transição, cuja vigência se encerra com a realização da nova licitação da área. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>Já a autorização de investimentos no valor de R\$ 1.900.000,00 foi concedida <i>“mediante a renúncia expressa a qualquer indenização, ressarcimento ou reequilíbrio”</i>, desse modo, a possibilidade de não amortização desses investimentos não se caracteriza como risco à futura licitação.</p> |

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

Fonte: Elaboração própria

Tabela 12 – Análise de riscos referentes à área BEL04

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|--|--|
| Contratual | <ul style="list-style-type: none"> A Escritura Pública de 1971 foi extinta, tendo sido celebrados sucessivos contratos de transição. Atualmente, a área é explorada pela Ipiranga Produtos de Petróleo S.A., por meio do CT nº 5, com término de prazo de vigência previsto para 22/02/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro. A Portaria nº 39, de 26 de janeiro de 2017, autorizou a realização de investimento emergencial no terminal em questão, no valor aproximado de R\$ 14.771,881,54, mediante Termo de Risco de Investimento – TRI. Nos termos do TRI, o investimento foi realizado “<i>por conta e risco da arrendatária</i>”, contudo, “<i>o eventual ressarcimento pelo investimento autorizado pode ocorrer</i>,” | <p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área, uma vez que a relação contratual atualmente existente está formalizada mediante contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal.</p> <p>Quanto à autorização de investimentos no valor aproximado de R\$ 14.771,881,54, nos termos do TRI, o investimento foi realizado “<i>por conta e risco da arrendatária</i>”. Caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|---|--|
| | <i>total ou parcialmente, caso o Poder Concedente reconheça tal investimento oportuno, com base nas obrigações contratuais vigentes [...]”.</i> | |
| Patrimonial | <ul style="list-style-type: none"> • Critério de reversibilidade no contrato original: reverterem as benfeitorias incorporadas imediatamente à CDP, ressarcidas em 50% pela CDP. • O contrato de transição em vigor, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, contudo, de forma aparentemente contraditória, no item 5 do seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis “<i>independentemente do pagamento de qualquer indenização</i>”. • O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação corresponde aos bens relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 5, de 22/08/2017. • Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos. | <p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos ativos relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 5, de 22/08/2017. Assim, os bens afetos ao terminal, inclusive as instalações técnicas e bens relacionados à operação, poderão ser aproveitados pela futura titular da área.</p> <p>Há uma aparente contradição no contrato de transição que pode vir a ser usada como fundamento pela arrendatária para eventual pleito de ressarcimento pelos bens reversíveis. O Contrato de Transição, em seu Anexo II, indica que todos os bens do arrendamento são reversíveis, sem fazer menção a pagamento de indenização, contudo, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original, que prevê ressarcimento da CDP pelos bens reversíveis, correspondente a 50% do seu valor.</p> |
| Ambiental | <ul style="list-style-type: none"> • O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente. • Não foram identificados passivos ambientais conhecidos. • Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada. • Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Renovação da Licença de Operação (cenário conservador). • Custos ambientais estimados: R\$ 35.489.947 (cenário conservador, considerando custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental). | <p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Embora não haja passivos ambientais conhecidos, é prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do PAP segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal BEL04 deverá arcar com os custos referentes à renovação da Licença de Operação, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 35.489.947.</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|---|---|
| Processual | <p>Foi identificado 1 (um) processo administrativos envolvendo a área BEL04, qual seja:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Processo de número não informado, no âmbito do MTPA, em que a arrendatária Ipiranga Produtos de Petróleo S.A. realizou pedido de autorização de investimento emergencial, no valor de R\$ 14.771,881,54, o qual foi concedido na Portaria-MTPA nº 39/2017, mediante Termo de Risco de Investimento – TRI, “por conta e risco da arrendatária”. | <p>Nos termos do TRI que autorizou a realização de investimento no valor de R\$ 14.771,881,54, o investimento deve ser realizado “por conta e risco da arrendatária”. Contudo, “o eventual ressarcimento pelo investimento autorizado pode ocorrer, total ou parcialmente, caso o Poder Concedente reconheça tal investimento oportuno, com base nas obrigações contratuais vigentes [...]”. Quanto à regra estabelecida no Contrato de Transição para a realização de novos investimentos, deve-se observar o disposto na sua Cláusula Sexta, que estabelece, em seu <i>caput</i>, que os eventuais recursos necessários à instalação serão aplicados “<i>não cabendo indenização</i>”, exceto se realizados para “<i>atender exigências de saúde, segurança ou ambientais impostas por determinação regulatória</i>”. Os investimentos realizados, conforme a Portaria MTPAC nº 39/2017, consistem em “<i>estruturas que atendam às normas da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos – CONAPORTOS e do Código ISPS (International Ship Port Facility Security), incluindo a construção de quatro novos tanques, o projeto do sistema de aditivação para o oleoduto de gasolina e o projeto de novo gerador</i>”. Desse modo, caberá ao Poder Concedente avaliar se será cabível o ressarcimento pelo investimento em questão, observando os dispositivos normativos e contratuais mencionados. Caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> |

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

Fonte: Elaboração própria

Tabela 13 – Análise de riscos referentes à área BEL08

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

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|--|--|
| Patrimonial | <ul style="list-style-type: none"> • Critério de reversibilidade no contrato original: revertem benfeitorias de obras civis existentes. • O contrato de transição em vigor, em sua Cláusula Décima Primeira, manteve o mesmo critério de reversibilidade do contrato original. O item 5 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6 dispõe que "<i>as instalações técnicas pertencem a DISTRIBUIDORA, a qual findo o prazo de utilização prevista, poderá retirá-las do local, assistindo-lhe também o dever de deixar na área as benfeitorias de obras civis existentes, tais como: construções, prédios, galpões, cercas, instalações de água, esgotos, sanitários e instalações elétricas</i>". • O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação corresponde aos bens relacionados no item 5.1 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6, de 10/01/2018. • Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos. | <p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos ativos relacionados no item 5.1 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6, de 10/01/2018. Assim, "<i>as benfeitorias de obras civis existentes, tais como: construções, prédios, galpões, cercas, instalações de água, esgotos, sanitários e instalações elétricas</i>" poderão ser aproveitados pela futura titular da área, contudo, as instalações técnicas não são reversíveis, o que deverá gerar custos para a futura arrendatária.</p> |
| Ambiental | <ul style="list-style-type: none"> • O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente. • Não foram identificados passivos ambientais conhecidos. • Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada. • Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Licença Prévia para a área <i>greenfield</i> e Licença de Instalação para a área <i>brownfield</i>, por meio de um Licenciamento Simplificado (cenário conservador). • Custos ambientais estimados: R\$ 42.485.812 (cenário conservador, considerando custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental). | <p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Embora não haja passivos ambientais conhecidos, é prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do PAP segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal BEL08 deverá arcar com os custos referentes à Licença Prévia para a área <i>greenfield</i> e Licença de Instalação para a área <i>brownfield</i>, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 42.485.812.</p> |

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

Tabela 14 – Análise de riscos referentes à área BEL09

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|--|--|
| Contratual | <ul style="list-style-type: none"> O Contrato nº 19/91, de 14/06/1991, foi extinto, tendo sido celebrados sucessivos contratos de transição. Atualmente, a área é explorada pela Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro, por meio do CT nº 6, com término de prazo de vigência previsto para 11/06/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro. A SNP informou sobre a existência de possíveis investimentos não amortizados, referentes a construção de esferas de GLP no terminal, cujo valor informado pela arrendatária é de R\$ 53.820.000,00. | <p>Não foram identificados impedimentos para a licitação da área, uma vez que a relação contratual atualmente existente está formalizada mediante contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal.</p> <p>Quanto pleito de indenização referente a investimentos não amortizados, no valor de R\$ 53.820.000,00, ressalta-se que, esse fato, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque a atual arrendatária estar explorando a área mediante contrato de transição. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|---|--|
| Patrimonial | <ul style="list-style-type: none"> • Critério de reversibilidade no contrato original: a arrendatária poderá retirar construções e instalações, exceto se houver interesse da CDP com anuência da arrendatária, caso em que será paga indenização pela CDP. • O contrato de transição em vigor, em sua Cláusula Trigésima, alterou o critério de reversibilidade do contrato original, estabelecendo o seguinte: "<i>Integram o arrendamento, para efeito de devolução ao final deste contrato, todos os bens vinculados à instalação portuária [...], conforme listados no Anexo II</i>". • O rol de bens reversíveis a ser considerado para a nova licitação corresponde aos bens relacionados no item 4 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6, de 11/12/2017, segundo o qual são reversíveis as construções civis e benfeitorias, enquanto máquinas e equipamentos são considerados não reversíveis. • Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos. | <p>Os bens integrantes da área, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos ativos relacionados no item 4 do Anexo II do Contrato de Transição nº 6, de 11/12/2017. Assim, as construções civis e benfeitorias poderão ser aproveitados pela futura titular da área, enquanto máquinas e equipamentos são considerados não reversíveis.</p> |
| Ambiental | <ul style="list-style-type: none"> • O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente. • Não foram identificados passivos ambientais conhecidos. • Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada. • Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Licença de Instalação, por meio de Licenciamento Simplificado (cenário conservador). • Custos ambientais estimados: R\$ 54.304.216 (cenário conservador, considerando custos ambientais de dragagem, programas ambientais e programas de gestão ambiental). | <p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Embora não haja passivos ambientais conhecidos, é prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do PAP segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal BEL09 deverá arcar com os custos referentes à renovação da Licença de Instalação, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 54.304.216.</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|---|---|
| Processual | <p>Foi identificado 1 (um) processo administrativos envolvendo a área BEL04, qual seja:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Processo NUP nº 00045.002947/2013-61, no âmbito da SNP, em que a arrendatária Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro, mediante Correspondência TRANSPETRO/DTO – 3.018/13, realizou pedido de indenização por ativos não depreciados no valor de R\$ 53.820.000,00, referente a investimentos realizados em esferas de GLP. | <p>O pleito de indenização referente a investimentos não amortizados, no valor de R\$ 53.820.000,00 não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque a atual arrendatária estar explorando a área mediante contrato de transição. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> |
| Geral | <p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área.</p> <p>Foi identificado o Processo NUP nº 00045.002947/2013-61, no âmbito da SNP, em que a arrendatária Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro realizou pedido de indenização por ativos não depreciados no valor de R\$ 53.820.000,00, referente a investimentos realizados em esferas de GLP. O pleito em questão, por si só, não impede a realização de nova licitação, sobretudo porque a atual arrendatária estar explorando a área mediante contrato de transição. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>As construções civis e benfeitorias poderão ser aproveitados pela futura titular da área, enquanto máquinas e equipamentos são considerados não reversíveis.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ e não há passivos ambientais conhecidos. No entanto, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 54.304.216.</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

Tabela 15 – Análise de riscos referentes à área VDC12

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|--|--|
| Contratual | <p>Trata-se de área <i>greenfield</i>, atualmente desocupada. Não há contrato nem outro tipo de instrumento jurídico referente à exploração da área.</p> | <p>Por não haver contrato de exploração da área, não se vislumbra entrave à nova licitação ocasionado por prorrogação contratual, nem prováveis impactos à sua nova titular.</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|---|--|
| Patrimonial | Não foram identificados bens afetos à área em questão, nem foram realizados investimentos. | Toda a estrutura de operação deverá ser providenciada pela futura titular, por se tratar de área <i>greenfield</i> , o que demandará investimentos significativos. |
| Ambiental | <ul style="list-style-type: none"> • O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente. • Quanto aos passivos ambientais conhecidos, a equipe ambiental da EPL informou que “<i>encontra-se dentro dos seus limites [da área VDC12] uma lagoa de tratamento de esgotos que deveria ter sido desinstalada conforme condicionante da LO 7126/2012 – SEMA/PA</i>”. Além disso, foram identificadas as seguintes fontes potenciais de contaminação da área: <ul style="list-style-type: none"> • Vazamento/infiltrações: Lagoa de tratamento de esgotos; • Destino dos líquidos percolados: solo e água subterrânea; • Fonte primária: Lagoa de tratamento de esgotos; • Fonte secundária: água subterrânea, solo; corpo hídrico; e • Compostos alvo: DBO. • Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada. • Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Licença Prévia (cenário conservador). • Custos ambientais estimados: R\$ 46.285.934 (cenário conservador, considerando programas ambientais e programas de gestão ambiental). Neste valor não estão considerados os custos para a remediação dos passivos ambientais apontados. Na área VDC12 não foram considerados custos ambientais de dragagem. | <p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Foram identificados passivos ambientais na área, entre eles “<i>uma lagoa de tratamento de esgotos que deveria ter sido desinstalada conforme condicionante da LO 7126/2012 – SEMA/PA</i>”. Os gastos para a remediação dos passivos apontados deverão ser arcados pelo novo titular da área.</p> <p>De qualquer modo, é prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do PAP segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal VDC12 deverá arcar com os custos referentes à Licença Prévia, por meio de processo de licenciamento orientado pelo Termo de Referência emitido pelo órgão ambiental, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 46.285.934 (cenário conservador, considerando programas ambientais e programas de gestão ambiental). Neste valor não estão considerados os custos para a remediação dos passivos ambientais apontados, que deverão ser arcados pelo novo titular da área. Na área VDC12 não foram considerados custos ambientais de dragagem.</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|--|--|
| Processual | Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou tratativas extrajudiciais envolvendo a área M1R01. | Considerando-se que não foram identificados processos referentes à área em questão e que se trata de área <i>greenfield</i> , conclui-se que não deverá haver impactos à futura licitação ou à nova titular da área, referente a questões processuais. |
| Geral | <p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área.</p> <p>Contudo, a nova titular deverá arcar com custos significativos para a instalação de um novo terminal, já que se trata de área <i>greenfield</i>, sem estrutura de operação.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. No entanto, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 46.285.934. Neste valor não estão considerados os custos para a remediação dos passivos ambientais.</p> <p>Destaca-se que foram identificados passivos ambientais na área, entre eles uma lagoa de tratamento de esgotos que deveria ter sido desinstalada conforme condicionante da LO 7126/2012 – SEMA/PA. Os gastos para a remediação dos passivos apontados deverão ser arcados pelo novo titular da área. Na área VDC12 não foram considerados custos ambientais de dragagem.</p> <p>Não foram identificados processos referentes à área em questão, desse modo, não deverá haver impactos à futura licitação ou à nova titular da área referentes a questões processuais.</p> <p>Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p> | |
| | <p>Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação</p> <p>Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p> <p>Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p> | |

Fonte: Elaboração própria

Tabela 16 – Análise de riscos referentes à área AE-10

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

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

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------------|--|--|
| Ambiental | <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente.</p> <p>Quanto aos passivos ambientais conhecidos, no relatório ambiental da EPL não há registro dessa natureza em relação à área em questão. Contudo, consta no referido relatório evidências de manchas no piso de paralelepípedo das áreas de circulação, assim como nas ilhas de carregamento de caminhões e nas bacias de contenção dos tanques. Assim, foi recomendada investigação de contaminação do solo e águas subterrâneas para identificação de possíveis passivos ambientais existentes na área.</p> <p>Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada (AP).</p> <p>Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais), para obtenção da Licença de Alteração – LA.</p> <p>Custos ambientais estimados: R\$ 35.508.276.</p> | <p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Não foram identificados passivos ambientais conhecidos, cuja remediação deverá recair sobre a nova arrendatária, contudo, há indícios de passivos. É prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do Programa de Arrendamentos do PPI, segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, desde que identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal deverá arcar com os custos referentes Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais), para obtenção da Licença de Alteração – LA, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 35.508.276.</p> |
| Processual | Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou outros tipos de tratativas referentes à área em questão. | Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou outros tipos de tratativas referentes à área em questão. |

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

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

Fonte: Elaboração própria

Tabela 17 – Análise de riscos referentes à área AE-11

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

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|--------------------|---|---|
| Patrimonial | <p>Critério de reversibilidade no contrato original: reverterem as melhorias introduzidas no imóvel pela arrendatária, “independentemente de qualquer indenização”. As benfeitorias removíveis poderão ser revertidas mediante indenização à arrendatária.</p> <p>Critério de reversibilidade no Contrato de Transição nº 6 (Contrato de Transição nº 2, de abril de 2018): mesmo estabelecido no contrato de arrendamento anteriormente em vigor.</p> <p>Mais recentemente, os bens reversíveis foram especificados em Termo de Vistoria elaborado em 2017 pela Administração do Porto, junto com equipe da EPL, o qual deverá ser considerado para a futura licitação da área.</p> <p>Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos.</p> | <p>Os bens integrantes da área AE-11, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo III do Contrato de Transição nº 6 (Contrato de Transição nº 2, de abril de 2018), observando-se o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.</p> |
| Ambiental | <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente.</p> <p>Quanto aos passivos ambientais conhecidos, no relatório ambiental da EPL não há registro dessa natureza em relação à área em questão. Contudo, consta no referido relatório evidências de manchas no piso de paralelepípedo das áreas de circulação, assim como nas ilhas de carregamento de caminhões e nas bacias de contenção dos tanques. Assim, foi recomendada investigação de contaminação do solo e águas subterrâneas para identificação de possíveis passivos ambientais existentes na área.</p> <p>Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada (AP).</p> <p>Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais) para obtenção da Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação, uma vez que haverá incorporação de novas áreas.</p> | <p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Não foram identificados passivos ambientais conhecidos, cuja remediação deverá recair sobre a nova arrendatária, contudo, há indícios de passivos. É prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do Programa de Arrendamentos do PPI, segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, desde que identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal deverá arcar com os custos referentes Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais), para obtenção da Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação, uma vez que haverá incorporação de novas áreas, totalizando</p> |

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

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

Fonte: Elaboração própria

Tabela 18 – Análise de riscos referentes à área AI-01




| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------------|--|---|
| Contratual | <p>A relação contratual teve origem no Contrato nº 92/007/00, de 11/09/1992, atualmente extinto. Após o término da relação contratual, foram celebrados sucessivos contratos de transição.</p> <p>Atualmente, a área é explorada pela empresa Raízen Combustíveis S.A, para o armazenamento e movimentação de derivados de petróleo e álcool, mediante o Contrato de Transição nº 5 (chamado de Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018), com vigência até 21/10/2018, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.</p> <p>Não foram recebidas informações acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados.</p> | <p>Uma vez que a área está sendo explorada por meio de contrato de transição, cuja vigência termina com a realização dos procedimentos licitatórios do terminal, e tendo em vista que não foram identificados novos investimentos não amortizados por parte do atual titular da área, conclui-se que, do ponto de vista contratual, não há impedimentos para a licitação da área nem prováveis impactos à sua nova titular.</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|--------------------|--|--|
| Patrimonial | <p>Critério de reversibilidade no contrato original: reverterem as melhorias introduzidas no imóvel pela arrendatária, “<i>independentemente de qualquer indenização</i>”. As benfeitorias removíveis poderão ser revertidas mediante indenização à arrendatária.</p> <p>Critério de reversibilidade no Contrato de Transição nº 5 (Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018): reverterem “<i>todos os bens vinculados ao Arrendamento, notadamente aqueles indicados no Anexo II</i>”.</p> <p>Mais recentemente, os bens reversíveis foram especificados em Termo de Vistoria elaborado em 2017 pela Administração do Porto, junto com equipe da EPL, o qual deverá ser considerado para a futura licitação da área.</p> <p>Não foram identificados bens provenientes de novos investimentos.</p> | <p>Os bens integrantes da área AI-01, que poderão ser disponibilizados em futura licitação a uma nova titular do terminal, correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 5 (Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018), observando-se o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.</p> |
| Ambiental | <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente.</p> <p>Quanto aos passivos ambientais conhecidos, no relatório ambiental da EPL não há registro dessa natureza em relação à área em questão. Contudo, consta no referido relatório evidências de manchas no piso de paralelepípedo das áreas de circulação, assim como nas ilhas de carregamento de caminhões e nas bacias de contenção dos tanques. Assim, foi recomendada investigação de contaminação do solo e águas subterrâneas para identificação de possíveis passivos ambientais existentes na área.</p> <p>Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos: Área Potencialmente Contaminada (AP).</p> <p>Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais) para renovação da Licença de Operação.</p> | <p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Não foram identificados passivos ambientais conhecidos, cuja remediação deverá recair sobre a nova arrendatária, contudo, há indícios de passivos. É prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do Programa de Arrendamentos do PPI, segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, desde que identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal deverá arcar com os custos referentes Relatório de Controle Ambiental (documento contendo estudos, programas e planos ambientais), para renovação da Licença de Operação, totalizando</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|--------------------------|--|---|
| | <p>Custos ambientais estimados: R\$ 35.328.354.</p> | <p>uma previsão de despesas no valor de R\$ 35.328.354.</p> |
| <p>Processual</p> | <p>Foi identificada uma ação judicial e um processo administrativo envolvendo a área em questão:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Ação Ordinária nº 0060098-77.2014.4.01.3400</u> (NUP 00772.000027/2014-75), ajuizada na 15ª Vara Federal do Distrito Federal, pela Raízen Combustíveis S.A. em face da Docas-PB e da ANTAQ, teve como pedido a nulidade das Resoluções nº 3.288/2014, 3.240/2014 e 3.241/2014, todas da ANTAQ, que têm como objeto, respectivamente: anulação do oitavo Termo Aditivo; extinção do Contrato de Arrendamento nº 92/007/00; e autorização da celebração de contrato emergencial. Requereu, ainda, a declaração de validade do contrato de arrendamento mencionado e de seu oitavo termo aditivo. Inicialmente, em 13/10/2014, a tutela antecipada foi indeferida. Foi interposto o Agravo de Instrumento nº 0061665-61.2014.4.01.0000 no TRF da 1ª Região, pela Raízen Combustíveis S.A., em face da decisão que indeferiu o pedido de antecipação de tutela antecipada. Em 07/01/2015, foi interposto Agravo | <p>A ação ajuizada pela Raízen Combustíveis S.A., visando a sua permanência na área, ainda está em trâmite. Entretanto, tendo em vista a celebração de contrato de transição para a exploração provisória do terminal, a arrendatária já reconheceu o término do seu contrato de arrendamento original, razão pela qual não se vislumbra riscos à nova licitação.</p> <p>Quanto ao pleito administrativo de indenização, dirigido à SNP, a arrendatária não especificou o valor supostamente devido. Até este momento não consta decisão definitiva quanto ao pleito em questão.</p> <p>Ressalta-se que a existência dos processos mencionados, por si sós, não impedem a realização de nova licitação, sobretudo porque o contrato em vigor já foi encerrado e não pode mais ser prorrogado. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|---|-------------------|
| | <p>Regimental. Em 19/12/2014, o relator negou seguimento ao Agravo de Instrumento. A AGU não informou ter havido sentença de primeiro grau nem trânsito em julgado da ação até a presente data.</p> <p>• Processo NUP nº 00045.000156/2016-4, no qual foi realizado pedido de indenização da arrendatária à SNP. Conforme a Nota Informativa nº 005/2017/DOUP-GC/SPP, de 3/2/2017, <i>“apesar de construir o entendimento sobre o direito de indenização, a Petróleo Sabbá/Raízen não apresentou levantamento dos valores que considera devido a título de indenização de ativos não depreciados para o Porto de Cabedelo”</i>. Até o presente momento, não consta decisão definitiva da SNP quanto ao pleito em questão.</p> | |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|--------------|--|-------------------|
| Geral | <p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área em análise.</p> <p>Os bens que poderão ser disponibilizados à futura titular da área correspondem aos bens reversíveis relacionados no Anexo II do Contrato de Transição nº 5 (Contrato de Transição nº 01, de abril de 2018), observando-se o disposto no Termo de Vistoria de Bens elaborado em 24/08/2017.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. Não há passivos ambientais conhecidos, porém, há indícios de passivos que demandam verificação por parte da futura arrendatária, que também deverá arcar com custos referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 35.328.354.</p> <p>Foi identificada a Ação Ordinária nº 0060098-77.2014.4.01.3400 (NUP 00772.000027/2014-75), ajuizada na 15ª Vara Federal do Distrito Federal, pela Raízen Combustíveis S.A. em face da Docas-PB e da ANTAQ, que teve como pedido a declaração de validade do Contrato de Arrendamento nº 92/007/00 e de seu oitavo termo aditivo. A AGU não informou ter havido sentença de primeiro grau nem trânsito em julgado da ação até a presente data.</p> <p>Foi identificado o Processo NUP nº 00045.000156/2016-4, no qual foi realizado pedido de indenização da arrendatária à SNP. Conforme a Nota Informativa nº 005/2017/DOUP-GC/SPP, de 3/2/2017, “apesar de construir o entendimento sobre o direito de indenização, a Petróleo Sabbá/Raízen não apresentou levantamento dos valores que considera devido a título de indenização de ativos não depreciados para o Porto de Cabedelo”. Até o presente momento, não consta decisão definitiva da SNP quanto ao pleito em questão.</p> <p>A existência dos processos mencionados, por si sós, não impedem a realização de nova licitação, sobretudo porque o contrato em vigor já foi encerrado e não pode mais ser prorrogado. Contudo, caso o poder público decida atribuir à nova titular da área o pagamento de eventual indenização, esse fato poderá causar impactos no que diz respeito ao valor de outorga a ser pago pela nova arrendatária.</p> <p>Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação estão alinhadas ao PDZ do porto.</p> | |

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

Fonte: Elaboração própria

Tabela 19 – 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 que o referido contrato tenha sido celebrado.</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> |
| Patrimonial | <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</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 |
|-------------------|--|---|
| | acerca de investimentos realizados e ainda não amortizados. | |
| 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"> • <u>Mandado de Segurança nº 32004-90.2012.4.01.3400</u> (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. | <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</p> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|-------------|--|--|
| | <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 grânéis 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 relatório.</p> | <p>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> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|--------------|--|-------------------|
| Geral | <p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área em análise.</p> <p>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> | |

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

Fonte: Elaboração própria




Tabela 20 – 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</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> |

| Perspectiva | Situação | Análise de riscos |
|--------------------|---|---|
| | <p>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> | |
| 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 novo em 10/11/2016.</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>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> |

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

Fonte: Elaboração própria

7. REFERÊNCIAS

- ABRAHAM, M. (2008). *Manual de auditoria jurídica: Legal due diligence uma visão multidisciplinar no Direito Empresarial brasileiro*. São Paulo: Quartier, 2008.
- ANTAQ. (2015) Arrendamentos Portuários: *Leilões do Bloco I. Estudos Complementares – Ambiental. Estudos Ambientais Preliminares STS-07*. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/PIL1_2015/sts0736.html>. Acesso em: 12 mai 2016.
- BRASIL (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 15 mar. 2017, disponível em <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=237>.
- _____. (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
- _____. (2009). Tribunal de Contas da União. *Acórdão nº 2896/2009 – Plenário*. Acesso em 4 de abr de 2016, disponível em <https://contas.tcu.gov.br>
- _____. (2011). Antaq. Resolução nº 2240, de 4 de outubro de 2011. *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
- _____. (2013c). Tribunal de Contas da União. *Acórdão 3661 – Plenário*. Acesso em 5 de mai. de 2016, disponível em <https://contas.tcu.gov.br>
- _____. (2014). 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 2014, disponível em <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000006258.pdf>
- _____. (2016). ANTAQ. Resolução nº 7, de 31 de maio de 2016. Acesso em 20 mar. 2017, disponível em <http://www.suape.pe.gov.br>
- FILHO, M. J. (2003). *Teoria Geral das Concessões de Serviços Públicos*. São Paulo: Dialética.
- 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.
- JUNQUEIRA, L. A. (2002). *Desafios da Modernização Portuária*. São Paulo: Aduaneiras.
- NETO, F. d., & LEITE, F. B. (2003). Peculiaridades do Contrato de Arrendamento Portuário. *Revista Trimestral de Direito Público*, n. 42, pp. 142-164.
- OLIVEIRA, C. T. (2007). *Modernização dos Portos*. 4ª ed, São Paulo: Aduaneiras.
- OLIVEIRA, G., & MATTOS, C. (1998). Defesa da Concorrência nos Portos. *Revista de Administração de Empresas*, v. 38, n. 3, pp. 64-76.