



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS  
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS  
COORDENAÇÃO-GERAL DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS

NOTA TÉCNICA Nº 90/2023/CGAR-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR

Brasília, 31 de julho de 2023.

**PROCESSO Nº 50000.005647/2022-10**

**INTERESSADO: PEDRO NEIVA DE SANTANA NETO, TRIUNFO LOGÍSTICA LTDA**

**1. ASSUNTO**

1.1. Pleito de substituição total de área - Contrato de Arrendamento CDEPJUR nº 072/1997, de titularidade da empresa Triunfo Logística Ltda., no Porto do Rio de Janeiro.

**2. REFERÊNCIAS**

2.1. Contrato de Arrendamento CDEPJUR nº 072/1997 e aditivos (5520755).

**3. DOS FATOS**

3.1. Em 22/2/2022, a arrendatária protocolou Requerimento s/n (5254289) com pedido de substituição total de área arrendada e de cautelar de suspensão de investimentos previstos no Sexto Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento C-DEPJUR nº 072/97.

3.3. Nessa esteira, em 25/06/2022, por intermédio do Despacho Decisório nº 40/2022/SNPTA (5766340), o então Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários deferiu cautelarmente a suspensão parcial dos investimentos discriminados no Anexo, relativos ao 6º Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento C-DEPJUR nº 072/97, de titularidade da empresa Triunfo Logística LTDA. Na sequência, a medida foi prorrogada por meio do Despacho Decisório nº 94/2022/SNPTA (6678596).

3.5. Ainda com relação à análise da proposta de substituição total da área do Contrato de Arrendamento CDEPJUR nº 072/97, cabe lembrar que, após diversas tratativas entre autoridade portuária, arrendatária e poder concedente, a PortosRio (atual designação da Companhia Docas do Rio de Janeiro) apresentou a Carta nº 557/2022/PROTOD-CDRJ/SUPGAB-CDRJ/DIRPRE-CDRJ (6550606) e a Nota Informativa nº 1/2022/GERGEN-CDRJ/SUPGEN-CDRJ (6550613) com considerações e apontamentos realizados pelos diversos setores da Companhia envolvidos na análise do pleito em questão, opinando, de maneira preliminar, favoravelmente à substituição de área requerida, desde que fossem consideradas pela Triunfo as alterações propostas pela autoridade portuária.

3.7. Sinteticamente, os apontamentos da autoridade portuária refletiam: *"as preocupações relativas à inclusão do Armazém 7, posto que é um imóvel tombado pelo Município do Rio de Janeiro; e a sugestão da inclusão da dragagem dos berços em frente aos armazéns 13, 14 e 15 para 9,5 m de calado como parte do plano de investimento e a realização da obra de dragagem após concluído o reforço estrutural do Cais da Gamboa, consignando-se, desde já, que o cabimento de tais investimentos devem ser avaliados na esteira das possibilidades que venham surgir dos resultados financeiros do estudo de viabilidade a ser apresentado pela Arrendatária, e validado pela ANTAQ. Requer-se ainda o comprometimento de forma vinculante de que a alteração de área solicitada pela Triunfo resolverá os problemas e pendências existentes em relação à área original e seu respectivo contrato, bem como reforçar que as melhorias e investimentos já feitos na nova área devem ser refletidos de forma efetiva nas projeções do EVTEA, nas receitas da CDRJ e, por fim, na oportunidade de cobrança das tarifas das Tabelas I e III, separada do contrato, por ocasião do estudo de reequilíbrio do contrato."*

3.9. Nesse esteio, foi encaminhado o OFÍCIO Nº 298/2022/DGCO/SNPTA (6677143) à Triunfo para que tecesse suas considerações quanto ao trazido pela PortosRio.

3.11. A resposta se deu por meio da Carta JUR nº 056/2023 (7157154), na qual a arrendatária

trouxe o seguinte:

Neste particular, em resposta aos apontamentos elencados pela Autoridade Portuária, a Triunfo Logística declara ter ciência da limitação administrativa mencionada pela Autoridade Portuária para obras no Armazém nº 7. Ao ver desta Arrendatária, contudo, o tombamento de autoria do Município do Rio de Janeiro sobre um imóvel operacional situado no interior da poligonal de um Porto Organizado é simplesmente um absurdo jurídico. A Triunfo Logística acredita que contará com o suporte tanto da Autoridade Portuária, como do Poder Concedente, para derrubar o tombamento em questão.

De toda maneira, a empresa informa que, caso se vislumbre a impossibilidade de se contornar esta aberração jurídica, seguirá com interesse na consecução da substituição. Para tal, será tão somente necessário, no futuro, retificar este ponto do projeto.

No que tange às dragagens sugeridas pela Autoridade Portuária, a Triunfo Logística não se opõe à realização delas. Informa, entretanto, que o impacto econômico destes investimentos decerto comporá o equilíbrio do contrato no futuro, sendo muito provável que sua consideração culmine (i) ou na diminuição da contraprestação financeira mensalmente paga por esta arrendatária à Autoridade Portuária (ii) ou no aumento do prazo do Contrato de Arrendamento. Esta arrendatária, desde já, indica sua predileção pelo aumento do prazo de vigência do Arrendamento.

Quanto à assertiva de que a substituição mitigará o passivo que recai sobre a Autoridade Portuária por não adimplir suas obrigações no Contrato C-DEPJUR nº 072/97, a Triunfo Logística informa que não se opõe em incluir os prejuízos que incorreu no cômputo do reequilíbrio. Como no caso anterior, a consideração destes valores potencialmente culminará (i) ou na diminuição da contraprestação financeira mensalmente paga por esta arrendatária à Autoridade Portuária (ii) ou no aumento do prazo do Contrato de Arrendamento. Esta arrendatária, desde já, indica sua predileção pelo aumento do prazo de vigência do Arrendamento.

Por fim, quanto à cobrança apartada do Contrato de Arrendamento das Tabelas nº 1 e 3, desde logo esta arrendatária manifesta sua taxativa oposição. Como sabido, estes valores já se encontram inseridos não só no Contrato de Arrendamento titularizado pela Triunfo Logística, mas também dos demais arrendatários do Porto Organizado do Rio de Janeiro. Assim, a Triunfo assevera que não concorda que suas operações sejam tarifadas de maneira diversa de seus principais concorrentes no Porto Organizado do Rio de Janeiro

3.13. Já na data de 22 de maio de 2023, ocorreu nas dependências desta Secretaria reunião com representantes da arrendatária a fim de discutir o andamento do pleito de substituição de área do Contrato de Arrendamento C-DEPJUR nº 072/97. Na oportunidade, a triunfo demonstrou o seu total interesse em concretizar a substituição de área.

3.15. Nesse ensejo, em 6 de junho de 2023, objetivando a continuidade do pleito de substituição total das áreas, a Diretora do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias, por intermédio do Ofício nº131/2023/DNOP-SNPTA-MPOR (7201995), solicitou manifestação da arrendatária quanto aos seguintes fatos relatados:

2. A respeito, ocorreu em 22 de maio de 2023, nas dependências desta Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, reunião com representantes da arrendatária a fim de discutir o andamento do pleito de substituição de área do Contrato de Arrendamento C-DEPJUR nº 072/97. Na oportunidade, a Triunfo demonstrou o seu total interesse em concretizar a substituição de área.

3. Embora seja entendimento desta Diretoria que legislações municipais ou estaduais não possam reger o uso e a ocupação de áreas dentro da poligonal de portos organizados, em consonância com mandamentos constitucionais, fato é que hodiernamente impera tombamento municipal atinente ao Armazém nº 7, cujos desdobramentos interferem em sua utilização, sem, contudo, obstá-la totalmente. Assim, há que se pensar em alternativas caso não se obtenha êxito em desconstituir o referido tombamento, seja na esfera administrativa ou judicial.

4. Com relação à execução da dragagem pela arrendatária, caso isso se concretize como obrigação, far-se-á mediante reequilíbrio econômico-financeiro da avença, sendo que o resultado final só será possível mensurar uma vez postos todos os fatos que ensejam desequilíbrio. Nesse liame, cabe a mesma argumentação atinente à cobrança apartada das tabelas I e III do contrato. Ademais, faz-se mister informar que, nos contratos de arrendamento que estão sendo alterados para fins de prorrogações ou outras formas de reequilíbrio, está sendo negociada a cobrança das referidas tabelas apartadas do contrato, fato não exclusivo da Triunfo.

5. Outrossim, a eventual substituição de área tem como um de seus fins sanar de forma definitiva as condições que se firmaram no 5º TA, momento em que cessarão as obrigações de prover a utilização do cais da Gamboa, entre os cabeços 90 e 100, à arrendatária para o movimentação de siderúrgicos e se dará por cumprida a falta de infraestrutura objeto de litígio entre PortosRio e Triunfo.

6. Neste sentido, a fim de prosseguimento da análise dos autos, solicito manifestação **até o dia 21 de junho de 2023**, por parte dessa arrendatária mediante aos fatos relatados e quanto a permanência do integral posicionamento referente a Carta em comento.

7. Sem mais para o momento, este Departamento permanece à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

3.17. Na data de 12 de junho de 2023, em reunião ocorrida virtualmente, a diretoria da PortosRio reafirmou o interesse na concretização da substituição de área pleiteada pela arrendatária.

3.19. Ato contínuo, em 16 de junho de 2023, a arrendatária se manifestou na Carta JUR nº 091/2023 (7246741), por meio da qual ratificou formalmente seu completo interesse na concretização da substituição total de área, uma vez que entende que o deferimento do pleito seria vital para assegurar a sobrevivência da empresa no futuro, posto que sequer existe menção nos planos de curto e/ou médio da Autoridade Portuária o provimento da infraestrutura adequada ao Terminal de Produtos Siderúrgicos do Porto Organizado do Rio de Janeiro onde ele presentemente se situa.

3.20. Especificamente, no que concerne aos comentários tecidos sobre o tombamento do Armazém 07 do Porto do Rio, a Triunfo Logística rememora que o projeto submetido ao Poder Concedente abarca a demolição dos Armazéns nº 7 e 8 para edificação de um único Armazém maior, com arquitetura compatível com as mais modernas práticas portuárias, na mesma localidade. Por isso, reafirma que espera contar com o suporte tanto do Poder Concedente, como da Autoridade Portuária, nas tratativas voltadas à revogação do ato administrativo que cria o referido tombamento.

3.21. De todo modo, na eventualidade de não se derrubarem as limitações administrativas que recaem sobre o Armazém nº 7, a Triunfo Logística assevera que manterá o seu interesse na consecução da substituição total em sob análise. Neste caso, a Triunfo Logística (i) demolirá apenas o Armazém nº 8, (ii) edificará em seu lugar um moderno galpão de menor tamanho, mas com características similares às contidas em seu projeto e (iii) reformará o Armazém nº 7 respeitando-se as diretrizes do tombamento determinado pela municipalidade.

3.22. No que tange à dragagem, a Triunfo Logística reafirma o que indicou em sua última manifestação que não se opõe a custear as dragagens pugnadas pela Autoridade Portuária. A monta investida nesta intervenção, entretanto, decerto será considerada nos estudos voltados ao equilíbrio econômico do contrato que será apresentado futuramente à Agência Reguladora competente. Quanto à cobrança apartada das Tabelas I e III, a Triunfo Logística informa que gostaria de reconsiderar a posição de sua última manifestação. Diante dos esclarecimentos prestados na reunião ocorrida em 22 de maio de 2023 já mencionada, a Arrendatária indica que não se opõe à cobrança apartada das Tabelas I e III, desde que tal alteração na estrutura de remuneração da Autoridade Portuária não majore as despesas que recaem sobre o Contrato de Arrendamento, sua Arrendatária e/ou suas operações.

3.23. Com relação ao futuro adimplemento das obrigações inadimplidas pela Autoridade Portuária ao longo da última década, a Triunfo Logística informa que concorda integralmente com a assertiva colacionada. Informa, ainda, que serão abordados no futuro estudo de reequilíbrio econômico do contrato a ser protocolizado perante a Agência Reguladora competente tópicos destinados à (i) quitação das obrigações contidas no 5º Termo Aditivo e (ii) quitação das despesas suportadas unilateralmente pela Arrendatária deste a assinatura de tal Aditivo.

3.24. Por fim, em 29 de junho de 2023, por intermédio do Despacho Decisório nº 58/2023/SNPTA-MPOR (7262227) o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários prorrogou, cautelarmente, a suspensão parcial dos investimentos relativos ao 6º Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento C-DEPJUR nº 072/97, consubstanciados nas seguintes rubricas: (i) construção de dolphins, em área fora do arrendamento; (ii) aquisição de quatro guindastes de pórtico; e (iii) preparação de infraestrutura para instalação dos guindastes. A medida cautelar administrativa perdurará pelo prazo de 6 (seis) meses.

#### **4. CONTEXTUALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO**

4.1. O Terminal de Produtos Siderúrgicos – TPS está localizado no Porto do Rio de Janeiro/RJ, na Zona Portuária de São Cristóvão, destinado prioritariamente à movimentação e armazenagem de produtos siderúrgicos. Originalmente, contemplava uma área de arrendamento de 36.000 m² e, diante dos aditivos firmados, passou a ter uma área de 48.488,74 m².

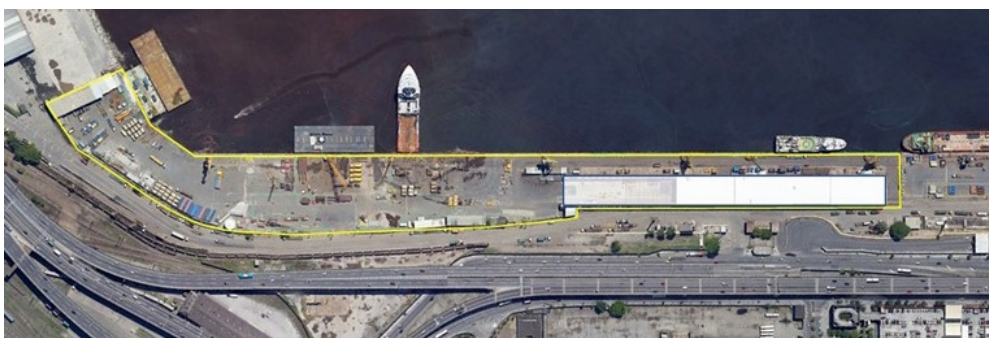


Figura 1 Terminal de Produtos Siderúrgicos de São Cristóvão (TPS)

4.2. O Contrato de Arrendamento C-DEPJUR nº 072/97 passou por seis aditamentos que proporcionaram algumas alterações ao contrato original, dentre as quais podemos destacar:

- a) O 1º Termo Aditivo, celebrado em 20/08/1997, estabeleceu que a Movimentação Mínima Contratual – MMC do terminal seria de 300.000 t/ano;
- b) O 2º Termo Aditivo, celebrado em 14/04/1998, incluiu a área do armazém 30, alterando a área arrendada de 36.000 m² para 40.000 m²;
- c) O 3º Termo Aditivo, celebrado em 1998, redefiniu a área do arrendamento totalizando 48.488,74 m²;
- d) O 4º Termo Aditivo, celebrado em 22/04/1999, aumentou a quantidade da MMC do terminal para 324.000 toneladas nos primeiros anos e 360.000 toneladas nos últimos anos;
- e) O 5º Termo Aditivo, celebrado em 28/08/2013, por meio do qual, a Autoridade Portuária, **em que pese não mais figurar como Poder Concedente**, consolidou no Aditivo o Instrumento de Composição firmado entre as partes em 13/11/2012, e homologado pelo Juízo da 47ª Vara Cível da Comarca da Capital do Rio de Janeiro em 23/01/2013, *"através do qual foram solucionadas todas as demandas judiciais ora existentes entre as partes"*, mediante pactuação de novas condições operacionais que permitiram a operação fora da área arrendada em caráter precário, nos seguintes termos:

#### **CLÁUSULA QUARTA- DAS CONDIÇÕES OPERACIONAIS**

Exclusivamente para as operações com produtos siderúrgicos, e somente nos casos em que o Terminal de Produtos Siderúrgicos de São Cristóvão não disponha de infraestrutura de acesso aquaviário e de instalações de acostagem compatíveis com as demandas de seus Usuários, a ARRENDATÁRIA poderá utilizar o cais correspondente ao antigo Terminal de Produtos Siderúrgicos da Gamboa, no trecho situado entre os cabeços 90 e 100 do Porto do Rio de Janeiro, nas condições operacionais e valores de remuneração previstos no 3º Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento C-DEPJUR nº 072/1997, o instrumento C-DEPJUR nº 068/1998.

**Parágrafo Primeiro:** A autorização concedida no "caput" desta cláusula será válida por um prazo de 02 (dois) anos;

**Parágrafo Segundo:** A CDRJ realizará estudos com vistas à obtenção de alternativas técnicas para eliminação das deficiências de infraestrutura de acesso aquaviário e de instalações de acostagem do Terminal de Produtos Siderúrgicos de São Cristóvão, sendo que a ARRENDATÁRIA se compromete a apresentar à CDRJ sugestões de projeto para o mesmo fim. As alternativas que resultarem em expansão da área do Arrendamento demandarão a elaboração de Estudo de Viabilidade Técnico, Econômica e Ambiental, que será objeto de análise e aprovação pela própria CDRJ e pela ANTAQ.

**Parágrafo Terceiro:** Na hipótese de que em um prazo de 02 (dois) anos ainda não tenham sido viabilizadas as alternativas técnicas para as deficiências de infraestrutura de acesso aquaviário e de instalações de acostagem do Terminal de Produtos Siderúrgicos de São Cristóvão, a CDRJ continuará autorizando a utilização das instalações mencionadas no "caput" desta cláusula;

**Parágrafo Quarto:** A CDRJ se compromete a apresentar, no prazo de 02 (dois) anos à contar da assinatura do presente Termo Aditivo, solução técnico-econômica que possibilite a realocação do berço destinado à operação de Granéis Líquidos; incrustado no Terminal de Produtos Siderúrgicos de São Cristóvão, entre os cabeços 198 e 206 do Porto do Rio de Janeiro, sob pena de não o fazendo, continuar autorizando a utilização das instalações mencionadas no "caput" desta cláusula;

**Parágrafo Quinto:** A ARRENDATÁRIA renuncia expressamente à promoção de qualquer medida

judicial em face da CDRJ, que tenha por objetivo obrigar ou pleitear indenização, no que tange as deficiências de infraestrutura de acesso aquaviário e de instalações de acostagem do Terminal de Produtos Siderúrgicos de São Cristóvão, assumindo também o compromisso de enviar todos os esforços, junto com a CDRJ, com o intuito de solucionar as questões de calado e de relocação do berço de atracação de navios com operação de Granéis Líquidos.

f) O 6º Termo Aditivo, celebrado em 24/03/2016 ratificou todas as demais cláusulas e condições do Contrato de Arrendamento C-DEPJUR nº 072/97, e seus respectivos instrumentos aditivos, no que não conflitaram com suas disposições e demais regramentos, bem como prorrogou a vigência contratual até 20 de agosto de 2037, mediante a realização de novos investimentos de no mínimo R\$ 101.943.230,37, na data base de 2013, destinados a:

- i. Remediação ambiental;
- ii. Recuperação das galerias de águas pluviais;
- iii. Construção de *dolphins*, em área fora do arrendamento;
- iv. Aquisição de quatro guindastes de pórtico;
- v. Preparação de infraestrutura para instalação dos guindastes;
- vi. Aquisição de guinchos elétricos com suporte para bobinas.

4.3. Incrustado no TPS, entre os cabeços 198 e 206 (faixa de 200 metros de cais) está o Terminal de Líquidos de São Cristóvão (TLS) especializado na movimentação de granéis líquidos (vide Figura 2). A movimentação dos granéis líquidos do TLS é feita por dutos subterrâneos ligando o cais até a área de arrendamento RDJ04, atualmente arrendada à empresa Iconic Lubrificantes, e as instalações industriais da Iconic Lubrificantes.

4.4. O TLS não faz parte do arrendamento e é gerido e operado pela Cia. Docas do Rio de Janeiro. Conforme estabelecido pelo 1º Termo Aditivo, o TLS tem prioridade de atracação para os navios de líquidos, sendo, portanto, preteridos os navios da Triunfo. Em caso de conflito na atracação, os navios da Triunfo são realocados, se possível, para berços disponíveis no cais público (usualmente no Cais da Gamboa).

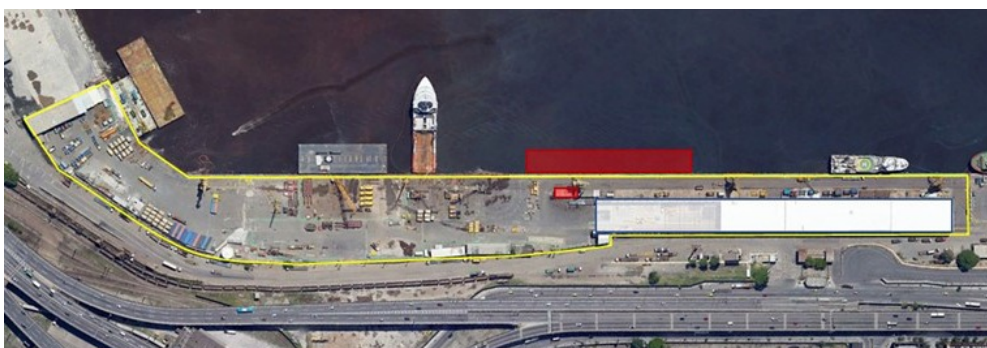


Figura 2 - Localização do TLS dentro do terminal da Triunfo (área vermelha)

4.5. Quando a atracação do navio não ocorre no TPS (ou por restrição do calado ou por perda da exclusividade na atracação), a carga armazenada no terminal precisa ser transportada de caminhão para outros pontos do cais público, usualmente para o cais da Gamboa que fica distante cerca de 4 km, sendo essa despesa de responsabilidade da arrendatária.

4.6. O TPS possui um conjunto especializado de equipamentos para a movimentação de produtos siderúrgicos e carga geral, entre eles: guindastes e pórticos com capacidade entre 25 t e 400 t; empilhadeiras com capacidade entre 4 t e 25 t; pontes rolantes de até 32 t; locomotiva com capacidade de tração de 500 t, situada no ramal da MRS; caminhões e veículos de apoio; e *spreaders*.

4.7. O TPS está localizado na extremidade norte do Cais de São Cristóvão em área delimitada no PDZ do Porto do Rio de Janeiro como Terminal de Produtos Siderúrgicos, como indicado na Figura 3.





Figura 3 – PDZ do Porto do Rio de Janeiro

## O PROJETO PREVISTO NO 6º TERMO ADITIVO

4.8. O Sexto Termo Aditivo, firmado em 16 de março de 2016, prorrogou e reequilibrou o Contrato de Arrendamento até 20 de agosto de 2037, ficando a arrendatária obrigada a realizar um conjunto de investimentos necessários à readequação e modernização das estruturas físicas do terminal, com vistas a desenvolver de forma mais eficiente a movimentação de produtos siderúrgicos e o atendimento da logística do segmento offshore. A Cláusula Quarta desse Termo Aditivo destaca que a arrendatária deverá realizar um total de investimentos, no valor de R\$ 101.943.230,37 (data base de 2013), visando ao aprimoramento, à atualização e à ampliação das instalações portuárias, no intuito de providenciar efetivo aumento de capacidade, produtividade e otimização da área arrendada e dos serviços sob sua responsabilidade. Os investimentos obrigatórios estabelecidos foram:

- Remediação ambiental do terreno;
- Recuperação de galerias de águas pluviais;
- Construção de dolphins em área fora do arrendamento;
- Aquisição de quatro guindastes de pórtico;
- Preparação de infraestrutura para instalação dos guindastes; e
- Aquisição de guinchos elétricos com suporte para bobinas.

4.9. Sobre o assunto, a arrendatária, por intermédio do documento (6235720), apresentou a seguinte descrição:

A principal carga siderúrgica movimentada pelo TPS é o ferro gusa. O transporte de ferro gusa é feito por navios tipo *Handymax*, ou *Supramax*, com lotes de consignação entre 30.000 a 55.000 toneladas e que, quando totalmente carregados, demandam profundidade de berço acima de 12,5 metros. Dessa forma, o carregamento é feito em duas etapas. Na primeira, os navios são carregados até o limite proporcionado pela profundidade nos berços.

Atingindo a profundidade máxima nos berços, são deslocados para uma zona de fundeio na Baía de Guanabara, onde o carregamento é finalizado através do uso de barcas oceânicas no fundeio e no cais e uma barcaça transbordadora no fundeio.

Quando da apresentação do EVTEA que fundamentou o 6º Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento, havia uma expectativa de que as restrições de profundidade nos berços do TPS, bem como as restrições impostas pelo Terminal de Óleo, seriam resolvidas. O 5º Termo Aditivo, firmado em janeiro de 2013, estabelecia prazos para que a CDRJ realocasse o Terminal de Óleo e apresentasse os estudos para a realização do aprofundamento dos berços.

Assim, a Triunfo Logística tinha a expectativa de que as limitações no acesso aquaviário ao seu terminal seriam solucionadas. Com base nessa expectativa, propôs a realização de investimentos, que totalizavam aproximadamente R\$ 101 milhões. Os investimentos permitiriam o uso dos armazéns do TPS, que possuem teto móvel, para o recebimento do ferro gusa, sendo o produto carregado diretamente dos armazéns, através da abertura de seu teto, aos porões dos navios, ou barcas oceânicas.

Assim, os navios atracariam nos berços do TPS, sendo carregados até atingirem o calado máximo permitido em função da profundidade. Na sequência seriam transferidos para uma estrutura de *dolphins* de atracação, que seria construída próxima aos terminais de contêineres, permitindo dispor de uma profundidade de 13 metros. Nesse local, bem mais próximo ao TPS, seriam complementados com o uso de barcas oceânicas, que seriam carregadas nos berços do TPS, operação conhecida como *top off* com carregamento *ship-to-ship*. Nessa operação podem ser utilizados os equipamentos de bordo do navio ou guindastes acoplados às barcas adaptadas

especialmente para esta operação.

De acordo com o planejamento da empresa, essa nova estrutura estaria em funcionamento pleno em 2026. Os ganhos de produtividade e eficiência que o projeto proporcionaria balizaram as condicionantes para o reequilíbrio contratual.

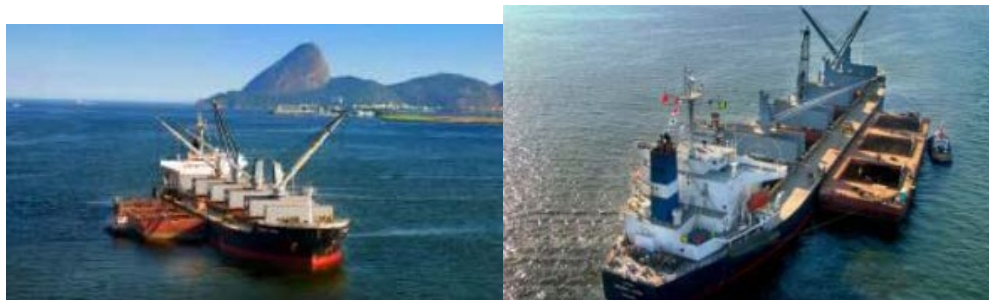


Figura 5 - Carregamento top off de ferro gusa ao largo da Baía de Guanabara

Vale observar que a profundidade necessária nos dolphins depende de intervenções do Poder Concedente, já que os investimentos com dragagem não são de responsabilidade da arrendatária. Assim, convém sublinhar que mesmo que os dolphins sejam construídos pela Triunfo Logística, para que a utilização dos mesmos seja viabilizada, será necessário dragar o local dos dolphins, obra que cabe ao Poder Concedente.

Outro ponto relevante é que a obrigação de suprir a arrendatária com um calado de 10 metros foi modificada com a assinatura do 5º Termo Aditivo, passando o comprometimento a ser de suprir uma “infraestrutura de acesso aquaviário e de instalações de acostagem compatíveis com as demandas dos usuários”. Este ponto é importante, uma vez que os navios de transporte de produtos siderúrgicos aumentaram o seu tamanho e calado, chegando até a utilizar navios Panamax. Por esse motivo, o calado de 10 metros prometido originalmente não faz sentido, já que hoje não atende os usuários.

No entanto, como anteriormente mencionado, tendo em conta a informação disponível até ao momento, a Triunfo Logística vem constatando que a CDRJ não terá condições para cumprir com o estabelecido no 5º Termo Aditivo. Os estudos preliminares para a remoção do Terminal de Óleo e a dragagem de aprofundamento não têm demonstrado viabilidade econômico-financeira.

Corroborando com esse entendimento, a SNPTA já vem desenvolvendo os estudos para arrendamento da área RDJ04, sendo prevista a continuidade da atracação dos navios com graneis líquidos nos berços do Terminal de Óleo. Com prazo de 10 anos, podendo ser prorrogado por mais 10 anos, a licitação está prevista para ocorrer em 2022, devendo o futuro arrendatário assumir o novo arrendamento em 2023.

A principal obra a ser realizada pelo futuro arrendatário do RDJ04 é o projeto de derrocagem e dragagem dos berços do Terminal de Óleo para uma profundidade de 9 metros, que proporcionará naquele trecho de cais, um calado uniforme de 8 metros.

Como se pode constatar, o projeto proposto pela Triunfo Logística e aprovado pelo Poder Concedente não tem como ser viabilizado, pois o cais do TPS não terá como ser utilizado para o carregamento do ferro gusa, tanto pela interferência do Terminal de Óleo, quanto pela limitação de calado e, principalmente, pelo comprimento de navios.

4.10. Ainda com relação aos investimentos pactuados no 6º Termo Aditivo, cabe rememorar que, em 25/06/2022, por intermédio do Despacho Decisório nº 40/2022/SNPTA (5766340), o então Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários deferiu cautelarmente a suspensão parcial dos investimentos discriminados no Anexo, relativos ao 6º Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento C-DEPJUR nº 072/97, de titularidade da empresa Triunfo Logística LTDA. Na sequência, a medida foi prorrogada por meio do Despacho Decisório nº 94/2022/SNPTA (6678596) e do Despacho Decisório nº 58/2023/SNPTA-MPOR (7262227) pelo prazo de 6 (seis) meses a contar de 29 de junho de 2023.

## **5. CONTEXTUALIZAÇÃO DA PROPOSTA DE SUBSTITUIÇÃO TOTAL DE ÁREA**

5.1. A empresa Triunfo Logística Ltda., por intermédio do documento (6235720), apresentou informações e justificativas relacionadas ao ganho de eficiência que será obtido com a substituição total da área de arrendamento portuário, localizada na região do cais de São Cristóvão do Porto do Rio de Janeiro, mediante o Contrato C-DEPJUR nº 072/1997.

5.2. Sinteticamente, a empresa argumenta que, entre as justificativas para o pleito, rege, como a principal, a necessidade da arrendatária dispor de infraestrutura de acesso aquaviário minimamente adequada às necessidades do arrendamento de tal forma a permitir que a empresa possa cumprir com suas obrigações contratuais. O Contrato de Arrendamento, prorrogado e reequilibrado, estabeleceu um conjunto

de obrigações para a arrendatária readequar e modernizar as estruturas físicas do terminal, com vistas a desenvolver de forma mais eficiente a movimentação de produtos siderúrgicos e o atendimento da logística do segmento offshore. Ocorre que o Poder Concedente e a Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ não proveram a infraestrutura de acesso aquaviário mínima e necessária para que a arrendatária possa cumprir com suas obrigações contratuais. Até o presente momento não existem projetos definidos para a realização das obras necessárias para prover o mencionado acesso aquaviário mínimo necessário e os estudos preliminares indicam que os investimentos requeridos não são, a princípio, economicamente viáveis.

5.3. A análise apresentada foi desenvolvida mediante as seguintes considerações:

- A proposta é de substituir toda a área do arrendamento por área localizada no Cais da Gamboa, entre o limite do Armazém 7 (incluso) até o limite do Armazém 10 (incluso);
- A Triunfo Logística encaminhou projeto conceitual de onde foram obtidas as informações de dimensionamento para os cálculos desenvolvidos;
- Que a CDRJ manterá o cronograma de seu projeto de alargamento e aprofundamento dos berços em frente à área do pleito, permitindo que a nova área, ao ter o início das operações autorizadas, disponha de infraestrutura de acesso aquaviário com profundidade de 13,5 metros.

5.4. Cabe ressaltar que as alegadas deficiências apresentadas pela arrendatária decorrem de obrigações da CDRJ relacionadas à área original do arrendamento, que previam a necessidade de investimentos em dragagem que, até o momento, não foram adimplidos.

5.5. A arrendatária alega ainda que, em decorrência dos maiores custos e menor eficiência, foi perdendo sua capacidade de competir com o mercado. Inúmeras foram as tratativas com a CDRJ para tentar buscar uma solução e reequilibrar o Contrato de Arredamento. Em decorrência de não se obter um entendimento, em março de 2001, a Triunfo Logística ajuizou a Ação Ordinária nº 2001.001.030635-4, que teve por intuito buscar solucionar a quebra do equilíbrio econômico-financeiro previsto no Contrato de Arrendamento. A ausência de estrutura física basilar foi um dos principais argumentos apresentados.

5.6. Nesse sentido, rememora-se que o Quinto Termo Aditivo (C-SUPJUR Nº 071/2013) foi ajustado de forma a mitigar as questões de desequilíbrio contratual constantes da referida Ação Ordinária. O documento estabeleceu um prazo de dois anos para que a CDRJ desenvolvesse estudos para resolver as limitações de infraestrutura existentes na área arrendada. Durante esse tempo, autorizou a arrendatária a utilizar o Terminal Público da Gamboa, de acordo com o terceiro termo aditivo do contrato, somente para produtos siderúrgicos, nos casos que a infraestrutura aquaviária não fosse compatível com as demandas do usuário e considerou a hipótese de que se a remoção do terminal de líquidos entre os cabeços 198 e 206 não for efetivada em um período de 2 anos, a CDRJ continuará autorizando a utilização de outros pontos de atracação.

5.7. Ocorre que, até a presente data, o Poder Concedente e a CDRJ não conseguiram resolver as questões de infraestrutura de acesso aquaviário aos berços do terminal arrendado e tampouco apresentaram solução para a realocação do Terminal de Granéis Líquidos localizado na área arrendada. As deficiências estruturais mantiveram-se intactas. Diante de tal quadro, a Triunfo Logística opera, até hoje, de forma precária e ineficiente.

5.8. Ou seja, mesmo com os investimentos previstos no 6º Termo Aditivo, a arrendatária continuará impedida de utilizar seu terminal para a movimentação de produtos siderúrgicos, sendo obrigada a utilizar área e infraestrutura fora da área arrendada para cumprir com as obrigações contratuais. Tal situação acarretará em maiores custos operacionais, além da impossibilidade da utilização do projeto previsto no último aditivo contratual, ficando os investimentos impossibilitados de serem amortizados.

5.9. Em face do exposto, a proposta de substituição de área apresentada objetiva sanar as deficiências de infraestrutura e as obrigações da CDRJ descritas no 5º Termo Aditivo.

5.10. A área pleiteada pela Triunfo Logística para a Substituição Total do arrendamento do TPS é composta pelo trecho composto desde o Armazém 7 (incluso) até o Armazém 10 (incluso) e o trecho de cais em frente a esse trecho, como indicado na figura a seguir:





Figura 4 – Área para Substituição Total do TPS

5.11. De acordo com a proposta apresentada pela arrendatária, trata-se de uma área não retilínea, composta por três armazéns, pátios e um trecho de cais totalizando 50.857 m<sup>2</sup> de área. Com a obra de ampliação do Cais da Gamboa, essa área terá um aumento na plataforma de cais em 5 metros. Por outro lado, convém mencionar que o projeto conceitual da Triunfo Logística considera a construção de uma via de mão única com controle automático de pare e siga para circulação rodoviária entre o Armazém 6 e o Armazém 11, dando condições para que não haja interrupção na circulação interna do porto. Com essas intervenções, a metragem quadrada da área arrendada está estimada em cerca de 44.440 m<sup>2</sup>, inferior à área atualmente arrendada.

5.12. A linha de cais possui um comprimento total de 851 metros, dos quais 63 metros são em curva. Com isso, pode-se dizer que a área possui dois trechos de cais retilíneos, sendo: (i) o trecho iniciando entre os cabeços 80 e 81 e finalizando no cabeço 98 dispondo de 445 metros e o trecho; e o (ii) trecho iniciando pouco após o cabeço 100 e finalizando no alinhamento do Armazém 10, logo após o cabeço 114, dispondo de 343 metros, totalizando 788 metros de cais.

5.13. Atualmente, os calados operacionais dos berços de atracação nessa área são:

- Armazém 7, trecho entre os cabeços 80 a 86: 8,20 metros;
- Armazém 8, trecho entre os cabeços 86 a 90: 9,00 metros;
- Pátio 8/9, trecho entre os cabeços 90 a 99: 10,50 metros;
- Curva 8/9, trecho entre os cabeços 99 ao 101: 10,50 metros;
- Antigo Armazém 9, trecho entre os cabeços 101 a 109: 10,50 metros;
- Armazém 10 (parte 1), trecho entre os cabeços 109 a 110: 10,50 metros; e
- Armazém 10 (parte 2), trecho entre os cabeços 110 a 116: 9,50 metros.

5.14. Os espaços entre os cabeços 99 e 101 não podem ser utilizados para atracação, podendo os cabeços serem utilizados como lançantes, caso necessário.

5.15. Cabe observar que, embora tendo um trecho denominado de Armazém 9, esse armazém já foi demolido, sendo sua área hoje integrada ao pátio 8/9. Essas áreas (Pátio 8/9 e o Armazém 9) são atualmente utilizadas de forma precária pela Triunfo Logística para a movimentação de ferro gusa, sendo que o Pátio 8/9 foi cedido de forma temporária, servindo como compensação pela indisponibilidade de calado nos berços do TPS.

5.16. A arrendatária também informa que, de acordo com o Processo 50905.001011/2020-43, a CDRJ licitou no final de 2021 as obras de reforço estrutural do Cais da Gamboa entre os cabeços 100 e 124 no Porto do Rio de Janeiro. Essa obra tem como objetivo preparar o Cais da Gamboa para que possa ter seu trecho entre os cabeços 100 e 124 aprofundado, permitindo dispor de uma profundidade de 13,5 metros.

5.17. Com a ampliação da plataforma do Cais da Gamboa e a exclusão das áreas necessárias à via de circulação, a área a ser substituída contara com um trecho de cais com 445 metros e um segundo trecho com 332 metros e uma curva de aproximadamente 63 metros, conforme ilustrado a seguir:

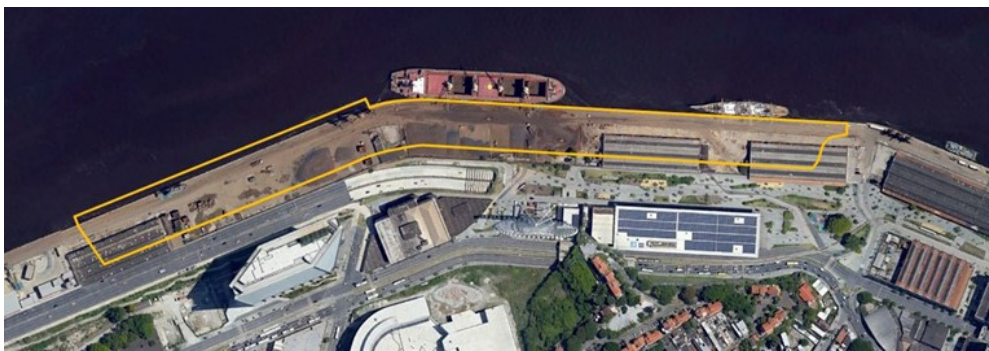


Figura 5 - Área Efetiva para Substituição Total do TPS – Incluído o aumento da Plataforma de Cais e a Exclusão da via de Circulação

5.18. A área está localizada no Cais da Gamboa, estando em área delimitada no PDZ do Porto do Rio de Janeiro como Terminal Multiuso 2, como indicado na Figura 6.



Figura 6 - PDZ Porto do Rio de Janeiro

5.19. Com relação ao projeto, a empresa propõe construir um novo Terminal para Produtos Siderúrgicos, dispondo de infraestrutura mínima para que possa cumprir com as necessidades operacionais para a movimentação de produtos siderúrgicos. O projeto em desenvolvimento inclui (cabe observar que o projeto está em desenvolvimento e poderá sofrer alterações):

- A demolição dos armazéns existentes (Armazém 7, Armazém 8 e Armazém 10);
- Construção de novo armazém coberto, com arquitetura integrada com a do Terminal de Trigo e do Terminal para Passageiros (Pier Mauá), dotado de usina fotovoltaica instalada em seu telhado.
- Construção de dois armazéns semicobertos, tendo sua estrutura preparada para contenção e tratamento de particulados bem como para atenuação do ruído, destinado à armazenagem de ferro gusa e outras cargas.
- Construção de subestação e toda a rede de energia e iluminação;
- Construção de rede de água e esgoto;
- Construção de instalações prediais para abrigar a estrutura de administração, gestão operacional, oficina de manutenção, almoxarifado, áreas de resíduos, entre outros;
- Cercamento da área e construção de Portarias de Acesso para pessoas e veículos;
- Construção de planta de fluídos para atender demanda de apoio offshore;
- Construção de depósitos de armazenagem de água potável para atendimento às embarcações atracadas no terminal; e
- Construção de uma via de mão única, com sistema pare e siga, para circulação rodoviária entre o Armazém 6 e o Armazém 11, dando condições para que não haja interrupção na circulação interna do porto.

5.20. Ademais, considerando a construção do novo terminal, a Triunfo Logística precisará, além dos projetos de engenharia, obter o licenciamento ambiental para a instalação e operação do terminal, bem como realizar todos os investimentos necessários para o alfandegamento da área, bem como para a certificação ISPS.



Figura 7: Imagem Conceitual do Projeto do Novo Terminal

5.21. A empresa ressalta que outro ponto a ser considerado é que as obras de reforço de cais previstas para iniciar em 2022 deverão dotar o terminal com um trecho de cais de 332 metros de comprimento preparado para ser dragado para um calado de 13,5 metros, ficando o segundo trecho de 445 metros para ser dragado para um calado de 10,5 metros e uma curva de aproximadamente 63 metros com profundidade de 10,5 metros, totalizando 840 metros. Uma vez realizada a dragagem, o novo terminal disporá de um berço adequado para navios Panamax, com profundidade suficiente para que o carregamento total seja realizado com o navio atracado. Como resultado, a partir da homologação da dragagem de aprofundamento desse trecho do cais e de seu canal de acesso, não haverá mais a necessidade da realização das operações de top-off de ferro gusa ao largo, proporcionando um aumento de produtividade e maior competitividade da logística de produtos siderúrgicos pelo Porto do Rio de Janeiro.

5.22. O arranjo geral da instalação portuária prevê que o ferro gusa será operado na extremidade oeste do futuro terminal, sendo carregado diretamente nos porões dos navios atracados nesse trecho de cais. Com a profundidade de 13,5 metros, o navio tipo de gusa poderá ser totalmente carregado no berço, ficando desnecessária a operação de “top-off”. O maior trecho de cais, com menor calado, será utilizado para as operações com navios de carga geral, bem como as operações com as embarcações de apoio offshore.

5.23. Por fim, o documento (6235720) aborda detalhadamente, com informações de produtividade, os ganhos operacionais e de eficiência para a Triunfo Logística, para os usuários do Terminal Portuário, para a CDRJ e para a cidade do Rio de Janeiro.

## 6. ANÁLISE

6.1. A presente manifestação técnica se propõe a analisar o pedido de substituição de área relativo ao Contrato de Arrendamento CDEPJUR nº 072/1997, de titularidade da empresa Triunfo Logística Ltda., no Porto do Rio de Janeiro, em conformidade com o estabelecido na Portaria MInfra nº 530/2019. O intento é averiguar preliminarmente a pertinência, vantajosidade e o atendimento aos critérios legais do mencionado pleito, para posterior abertura de consulta e audiência públicas, conforme preconiza a Portaria MInfra n.º 530/2019.

6.3. Conforme contextualizado, a arrendatária informou que existe um impedimento operacional na área do arrendamento, derivado da baixa profundidade do calado, conforme segue:

6. Destaca-se que o impedimento operacional é fruto da omissão do poder concedente em dragar a área – seja para manutenção do calado, seja para seu aprofundamento – de forma que calado condizente com a movimentação de cargas fosse atingido. Hoje, a área apresenta um calado irrisório que inviabiliza a operação no local de inúmeros tipos de embarcações atualmente empregadas no transporte das cargas objeto do contrato da Triunfo.

6.4. E que a assinatura do Quinto Termo Aditivo intentava solucionar o problema causado pelo próprio poder concedente em não dragar a área. E que:

7. Assim, fica claro que o Quinto Termo Aditivo foi pactuado para dar solução ao problema causado pelo próprio poder concedente em não dragar a área. A questão apenas não foi resolvida por completo, haja vista que à época de sua pactuação, não existia instrumento capaz de fazê-lo com segurança jurídica e eliminando a precariedade da relação.

8. Assim, dada a superveniência de ferramenta capaz de dar solução jurídica que elimine a precariedade e insegurança jurídica da operação e do contrato, com a edição do Decreto n. 9048/2017 e, posteriormente, com a Portaria n. 530/2019, do Ministério da Infraestrutura; a Triunfo pleiteou junto à SNPTA – no bojo do processo SEI n. 50000.006220/2018-52 - a substituição parcial de área e, alternativamente, a expansão da área arrendada.



9. Ocorre que, diante da opinião contrária da CDRJ quanto à substituição parcial, o pedido foi indeferido pela Secretaria. Durante as discussões entre as partes, todavia, foram levantadas uma série de alternativas, seja por parte da SNPTA, seja por parte da CDRJ, seja por parte da própria Triunfo.

6.6. Assim, a arrendatária, no Requerimento s/n (5254289), pleiteia a substituição total da área arrendada, nos seguintes termos:

10. Dessas alternativas, a mais bem recebida foi – certamente - o pedido de substituição total da área arrendada para que a área original da Triunfo – cuja redução e manutenção a menor do calado operacional figura como empecilho – venha a ser usada pela CDRJ em novos projetos que dispensam a dragagem da área com o uso de área no cais da Gamboa pela Triunfo.

11. Diante do exposto, a Triunfo vem apresentar seu pleito de substituição de área por fato superveniente que tenha inviabilizado a utilização da área original.

6.8. A arrendatária protocolizou pedido de substituição total de área arrendada e de cautelar de suspensão de investimentos previstos no Sexto Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento C-DEPJUR nº 072/97.

6.10. A substituição de área encontra amparo normativo no Decreto nº 8.033/2013, com as alterações dadas pelo Decreto nº 9.048/2017:

Decreto nº 8.033/2013

Art. 24-A. A área dos arrendamentos portuários poderá ser substituída, no todo ou em parte, por área não arrendada dentro do mesmo porto organizado, conforme o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto, ouvida previamente a autoridade portuária, e desde que: [\(Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017\)](#)

I - a medida comprovadamente traga ganhos operacionais à atividade portuária ou, no caso de empecilho superveniente, ao uso da área original; e [\(Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017\)](#)

II - seja recomposto o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. [\(Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017\)](#)

§ 1º O poder concedente e o arrendatário são partes competentes para iniciar o processo de substituição de área previsto no **caput**. [\(Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017\)](#)

6.12. Também cabe mencionar a regulamentação estabelecida na Portaria MInfra n.º 530/2019, que definiu as competências do Ministério da Infraestrutura - MInfra, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq e das Autoridades Portuárias quando das análises de alterações dos contratos de arrendamento portuário.

6.14. Para as alterações contratuais que tratam de prorrogação do prazo de vigência, bem como de substituição de área, tem-se como rito a análise segmentada em três fases: (i) análise e deliberação preliminar do mérito do pleito pelo Poder Concedente; (ii) avaliação do correspondente EVTEA do pleito da arrendatária pela Antaq; e (iii) deliberação definitiva quanto ao mérito do pleito, elaboração dos termos e condições do aditivo e celebração da renovação contratual pelo Poder Concedente. Assim, constitui escopo desta Nota Técnica a primeira fase supracitada que trata, preliminarmente, do mérito do pleito da arrendatária, alinhado aos arts. 59 da Portaria MInfra n.º 530/2019:

Art. 59. Fica atribuída ao Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários a competência para aprovar, em caráter preliminar, os pleitos de alteração de contratos de arrendamento portuário.

6.16. Por sua vez, os arts. 37 e 39 da Portaria MInfra n.º 530/2019 tratam, respectivamente, das condições e requisitos necessários para prosseguimento da primeira etapa da avaliação do pleito de substituição de área em contratos de arrendamento. Sobre o assunto, esta setorial técnica elaborou a tabela a seguir, com o fito de verificar o atendimento.

Requisito	Atendimento

<p>Art. 37. A área arrendada poderá ser substituída, no todo ou em parte, por área não arrendada no mesmo porto organizado quando:</p> <p>I - a medida comprovadamente trazer ganhos operacionais à atividade portuária; ou</p> <p>II - houver empecilho superveniente ao uso da área original.</p> <p>§ 1º Considera-se empecilho superveniente ao uso da área original o evento que:</p> <p>I - impossibilite o uso da área para as atividades descritas no contrato de arrendamento; ou</p> <p>II - impeça a realização eficiente de serviços portuários na área arrendada.</p> <p>§ 2º Não será aprovada a substituição de área quando o evento causador do empecilho ao uso da área original houver decorrido de culpa do arrendatário ou quando houver ele assumido o risco de sua ocorrência.</p>	<p><u>Atendido:</u> Foi caracterizada a existência de impedimento operacional na área do arrendamento, conforme detalhamento apresentado no capítulo 5 desta nota técnica. O evento causador se deu em virtude do não adimplemento das obrigações de dragagem por parte da CDRJ, causando empecilho superveniente ao uso da área original. Ademais, constatou-se que a medida trará ganhos operacionais à atividade portuária no Porto do Rio de Janeiro</p>



<p>Art. 39. O arrendatário interessado na substituição da área arrendada deverá apresentar requerimento em que constem as seguintes informações, além de outras que sejam consideradas pertinentes:</p> <p>I - descrição dos ganhos operacionais à atividade portuária que decorreriam da substituição de área, quando o pleito estiver baseado na hipótese prevista no inciso I do caput art. 37;</p> <p>II - identificação do fato superveniente que tenha inviabilizado a utilização da área original, quando o pleito estiver baseado na hipótese prevista no inciso II do caput art. 37;</p> <p>III - descrição da área que pretende ocupar, informando sua localização, características e atual ocupação; e</p> <p>IV - o plano de investimentos, conforme dispõe o art. 10, quando houver.</p> <p>Parágrafo único. A administração do porto deverá se manifestar sobre a vantajosidade e o interesse em ver realizada a substituição de áreas, esclarecendo o impacto do pleito na melhoria da logística de movimentação em seu mercado relevante e a compatibilidade do pleito com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto - PDZ.</p>	<p><u>Atendido:</u> Conforme detalhamento apresentado no capítulo 5 desta nota técnica, a arrendatária apresentou a descrição dos ganhos operacionais à atividade portuária que decorreriam da substituição de área, bem como identificou o fato superveniente que tenha inviabilizado a utilização da área original e descreveu a área que pretende ocupar, informando sua localização, características e atual ocupação, com a descrição dos investimentos, em atendimento aos incisos I, II, III e IV do art. 39.</p> <p>Por sua vez, a administração do porto se manifestou favorável sobre a vantajosidade e o interesse em ver realizada a substituição de áreas, esclarecendo o impacto do pleito na melhoria da logística de movimentação em seu mercado relevante e a compatibilidade do pleito com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto - PDZ - Carta nº 557/2022/PROTOD-CDRJ/SUPGAB-CDRJ/DIRPRE-CDRJ (6550606) e a Nota Informativa nº 1/2022/GERGEN-CDRJ/SUPGEN-CDRJ (6550613). A manifestação da CDRJ trouxe considerações e apontamentos realizados pelos diversos setores da Companhia envolvidos na análise do pleito em questão, opinando, de maneira preliminar, favoravelmente à substituição de área requerida, desde que fossem consideradas pela Triunfo as alterações propostas pela autoridade portuária.</p> <p>Na sequência, a Triunfo apresentou suas ponderações e concordou em atender às alterações propostas - Carta JUR nº 091/2023 (7246741).</p>
--	--

<p>Art. 41. Presentes os requisitos que autorizam a substituição de área, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários realizará consulta pública para colher subsídios para sua decisão final. Parágrafo único. A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários poderá delegar à administração do porto a competência para realizar a consulta pública de que trata o caput.</p>	<p>Próxima etapa.</p>
--	-----------------------

6.19. Conforme o art. 37 da Portaria, a substituição de área em um porto organizado poderá ser aceita em situações em que se evidenciem ganhos operacionais à atividade portuária ou se houver impedimento superveniente ao uso da área original. Em análise preliminar, identificamos que a substituição pretendida pela Triunfo Logística se alinha com tais preceitos, sobretudo ao promover ganhos operacionais e eficiência nas atividades portuárias.

6.20. A Triunfo Logística, ao pleitear a substituição de área, demonstrou de forma clara e técnica que o evento superveniente impede a utilização eficaz da área original para as atividades descritas no contrato de arrendamento. Importante destacar que o empecilho não foi decorrente de qualquer ação ou omissão da empresa, conforme preconizado no §2º do art. 37.

6.21. Em cumprimento ao Art. 39, a Triunfo Logística apresentou requerimento detalhado: i) evidenciou os ganhos operacionais resultantes da substituição, alinhados à hipótese do inciso I do art. 37; ii) identificou o fato superveniente que inviabiliza a utilização da área original; iii) descreveu de forma pormenorizada a nova área pretendida, indicando localização, características e situação atual de ocupação; e iv) apresentou um plano de investimentos, mostrando a proatividade e compromisso da empresa em melhorar ainda mais a eficiência operacional do Porto.

6.22. A substituição da área, além de atender ao art. 37 da Portaria, encontra-se estrategicamente alinhada com as metas de melhoria contínua das operações portuárias do Rio de Janeiro. Este alinhamento visa, sobretudo, a otimizar processos, promovendo uma logística de movimentação mais eficaz e proporcionando ganhos operacionais significativos corroborando, inclusive, outras ações almejadas pela Autoridade Portuária para exploração de áreas no Porto do Rio de Janeiro.

6.23. Adicionalmente, é imperativo destacar a vantajosidade da substituição para o encerramento de litígios relacionados à área original. Estes litígios, além de serem fonte de desgastes jurídicos e financeiros para ambas as partes, prejudicam o ambiente de negócios e a imagem do Porto perante *stakeholders*.

6.24. Outro ponto de relevância é a não realização das obrigações de dragagem pela CDRJ na área original. A substituição, neste contexto, surgiria como uma solução prática para resolver impasses e impulsionar a eficiência operacional, minimizando eventuais prejuízos e atrasos nas operações.

6.25. Em consonância com o parágrafo único do art. 39, a administração do porto, ao avaliar o pleito, concluiu pela sua vantajosidade. Além disso, destacou-se a relevância da substituição para aprimorar a logística de movimentação, bem como sua compatibilidade com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto - PDZ.

6.26. Além disso, cabe ressaltar a abordagem pragmática apresentada pela arrendatária, em 16 de junho de 2023, na Carta JUR nº 091/2023 (7246741), na qual ratificou seu completo interesse na concretização da substituição total de área, uma vez que entende que o deferimento do pleito seria vital para assegurar a sobrevivência da empresa no futuro, posto que sequer existe menção nos planos de curto

e/ou médio da Autoridade Portuária o provimento da infraestrutura adequada ao Terminal de Produtos Siderúrgicos do Porto Organizado do Rio de Janeiro.

6.27. Ademais, apresentou flexibilidade para atender às adequações solicitadas pela CDRJ. Especificamente no que concerne aos comentários tecidos sobre o tombamento do Armazém 07 do Porto do Rio, a Triunfo Logística rememora que o projeto submetido ao Poder Concedente abarca a demolição dos Armazéns nº 7 e 8 para edificação de um único Armazém maior, com arquitetura compatível com as mais modernas práticas portuárias, na mesma localidade. Por isso, reafirma que espera contar com o suporte tanto do Poder Concedente, como da Autoridade Portuária, nas tratativas voltadas à revogação do ato administrativo que cria o referido tombamento.

6.28. De todo modo, na eventualidade de não se derrubarem as limitações administrativas que recaem sobre o Armazém nº 7, a Triunfo Logística assevera que manterá o seu interesse na consecução da substituição total em sob análise. Neste caso, a Triunfo Logística (i) demolirá apenas o Armazém nº 8, (ii) edificará em seu lugar um moderno galpão de menor tamanho, mas com características similares às contidas em seu projeto e (iii) reformará o Armazém nº 7 respeitando-se as diretrizes do tombamento determinado pela municipalidade.

6.29. Ou seja, com relação ao tombamento do Armazém 07, a arrendatária indica uma postura adaptativa e colaborativa. Em vez de insistir rigidamente na demolição, a empresa mostra-se disposta a reformar e respeitar as diretrizes do tombamento, caso não seja possível revogar o ato administrativo, evidenciando compromisso e respeito às decisões municipais e ao patrimônio histórico.

6.30. No que tange à dragagem, a Triunfo Logística reafirma o que indicou em sua última manifestação que não se opõe a custear as dragagens pugnadas pela Autoridade Portuária. A monta investida nesta intervenção, entretanto, decerto será considerada nos estudos voltados ao equilíbrio econômico do contrato que será apresentado futuramente à Agência Reguladora competente.

6.31. A disposição da Triunfo Logística em financiar as dragagens necessárias é um indicativo claro de seu comprometimento em melhorar a infraestrutura aquaviária. Este investimento não apenas beneficia a empresa, mas todo o ecossistema portuário e os *stakeholders* envolvidos.

6.32. Quanto à cobrança apartada das Tabelas I e III, a Triunfo Logística informa que gostaria de reconsiderar a posição de sua última manifestação. Diante dos esclarecimentos prestados na reunião ocorrida em 22 de maio de 2023 já mencionada, a Arrendatária indicou que não se opõe à cobrança apartada das Tabelas I e III, desde que tal alteração na estrutura de remuneração da Autoridade Portuária não majore as despesas que recaem sobre o Contrato de Arrendamento, sua Arrendatária e/ou suas operações.

6.33. Com a reavaliação das Tabelas I e III, mediante reequilíbrio econômico financeiro, o Porto e a Triunfo Logística podem encontrar uma estrutura de remuneração que beneficie ambas as partes, sem sobrecarregar nenhuma delas. Esse ajuste pode trazer mais transparência e equidade na cobrança de taxas, em consonância com a legislação vigente.

6.34. Com relação ao futuro adimplemento das obrigações inadimplidas pela Autoridade Portuária ao longo da última década, a Triunfo Logística informa que concorda integralmente com a assertiva colacionada. Informa, ainda, que serão abordados no futuro estudo de reequilíbrio econômico do contrato a ser protocolizado perante a Agência Reguladora competente tópicos destinados à (i) quitação das obrigações contidas no 5º Termo Aditivo e (ii) quitação das despesas suportadas unilateralmente pela Arrendatária desde a assinatura de tal Aditivo.

6.35. Destarte, verifica-se que a substituição de área proporcionará melhores condições para a movimentação de produtos siderúrgicos, um segmento chave para a economia regional. Com melhores instalações e infraestrutura, a eficiência nesse segmento pode ser significativamente aprimorada. Logo, estão presentes os requisitos que autorizam a substituição de área do do Contrato de Arrendamento C-DEPJUR nº 072/1997.

6.37. Dessa forma, em atendimento ao artigo 41 da Portaria MInfra nº 530/2019, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários deve realizar consulta pública para colher subsídios para sua decisão final. Ressalta-se que a Portaria facultou à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários a possibilidade delegar à administração do porto a competência para realizar a consulta pública.

6.39. Após a realização da Consulta Pública, deve ser seguido o rito descrito nos artigos 42, 44 e

45, transcritos a seguir:

Art. 42. Após a aprovação preliminar do pleito pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, a Antaq deverá avaliar os possíveis impactos concorrenciais gerados pela substituição de área no mercado relevante do porto organizado.

(...)

Art. 44. A substituição de área de instalação portuária deverá ser precedida de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo poder público municipal;

III - consulta e audiência públicas;

IV - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento; e

V - manifestação sobre os possíveis impactos concorrenciais do remanejamento.

§ 1º Quando iniciado de ofício, caberá ao poder concedente proceder às consultas dispostas nos incisos I e II e diligenciar junto ao órgão licenciador a emissão do termo de referência de que dispõe o inciso IV.

§ 2º Quando iniciado a pedido do arrendatário, caberá ao requerente proceder às consultas dispostas nos incisos I e II e diligenciar junto ao órgão licenciador a emissão do termo de referência de que dispõe o inciso IV.

§ 3º Caberá ao poder concedente a realização da consulta pública de que dispõe o inciso III, nos termos do art. 41.

§ 4º Caberá à Antaq a manifestação de que dispõe o inciso V.

§ 5º A manifestação de que dispõe o inciso V poderá ser dada concomitantemente à aprovação do EVTEA pela Antaq.

§ 6º As manifestações de que tratam os incisos I, II e IV poderão ser providenciadas após a aprovação preliminar do pleito e a aprovação do EVTEA pela Antaq.

Art. 45. A substituição de área deverá respeitar o PDZ do porto e preservará a finalidade do arrendamento.

§ 1º A área arrendada poderá ser substituída, no todo ou em parte, por área não arrendada com metragem equivalente no mesmo porto organizado.

§ 2º Os termos aditivos tendentes a efetivar a substituição de áreas de arrendamento deverão ser submetidos ao controle prévio do Tribunal de Contas da União.

6.40. Com relação ao artigo 45, cabe destacar que a área pleiteada está localizada no Cais da Gamboa, estando em área delimitada no PDZ do Porto do Rio de Janeiro como Terminal Multiuso 2. Logo, verifica-se que o pleito está aderente ao mencionado instrumento de planejamento setorial e preservará a finalidade do arrendamento. Ademais, conforme detalhado na contextualização desta nota técnica, as áreas envolvidas do processo de permuta possuem metragens equivalentes e estão localizadas no mesmo porto organizado.

6.41. Em síntese, com base na análise técnica e documental apresentada, o pleito da Triunfo Logística para substituição de área no Porto do Rio de Janeiro atende plenamente aos critérios estabelecidos pela Portaria MInfra n.º 530/2019. A substituição se mostra vantajosa tanto do ponto de vista operacional quanto jurídico, promovendo eficiência e harmonia nas operações portuárias.

6.42. Diante do exposto, recomenda-se o prosseguimento do processo de substituição de área pleiteado pela Triunfo Logística Ltda., considerando sua relevância estratégica e operacional, bem como o atendimento a todos os requisitos legais pertinentes.

6.43. Logo, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários deve iniciar a consulta pública para colher subsídios para sua decisão final. Alternativamente, conforme facultado no parágrafo único do art. 41, a SNPTA poderá delegar à administração do porto a competência para realizar a consulta pública.

## **7. CONCLUSÃO**

7.1. A presente nota técnica objetivou avaliar o pleito de substituição de área do Contrato de Arrendamento CDEPJUR nº 072/1997, sob titularidade da empresa Triunfo Logística Ltda, no Porto do Rio de Janeiro.

7.2. Após uma análise detalhada, foi possível concluir que a substituição proposta encontra-se em consonância com os critérios estabelecidos na Portaria MInfra n.º 530/2019. Ademais, evidenciaram-se ganhos operacionais significativos que beneficiarão diretamente as operações portuárias no Rio de Janeiro.

7.3. A proposta, além de apresentar vantagens operacionais, tem a potencialidade de resolver litígios em torno da área original. Este movimento proporciona um ambiente de maior segurança jurídica e previsibilidade para todas as partes envolvidas. A questão do não cumprimento das obrigações de dragagem pela CDRJ corrobora a necessidade de considerar a substituição da área. Outrossim, a substituição pleiteada ensinará a exploração comercial de outras áreas pela Autoridade Portuária, trazendo maior oferta de serviços portuários e receitas à companhia.

7.4. Além disso, verifica-se que o plano de investimentos está alinhado às diretrizes do setor portuário, buscando não somente manter, mas aprimorar as operações da arrendatária no Porto do Rio de Janeiro.

7.5. Conclui-se, portanto, pela procedência e mérito do pleito em questão. A análise técnica apresentada neste documento sustenta a recomendação de aprovação da substituição de área solicitada, considerando as inúmeras vantagens operacionais, estratégicas e jurídicas evidenciadas.

7.6. Logo, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários deve iniciar a consulta pública para colher subsídios para sua decisão final. Alternativamente, conforme facultado no parágrafo único do art. 41, a SNPTA poderá delegar à administração do porto a competência para realizar a consulta pública.

7.7. Sem mais, colocamo-nos à disposição para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.

Respeitosamente,

**IGOR MATTOS PORDEUS**

Analista de Infraestrutura

**URBANO LOPES DE SOUSA NETTO**

Coordenador-Geral de Arrendamentos Portuários

De acordo. Ao Gabinete da SNPTA.

**MARIANA PESCATORI**

Diretora do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias



Documento assinado eletronicamente por **Igor Mattos Pordeus, Analista de Infraestrutura**, em 01/09/2023, às 14:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Urbano Lopes de Sousa Netto, Coordenador(a)-Geral de Arrendamentos Portuários**, em 01/09/2023, às 14:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Pescatori Candido da Silva, Diretor(a) do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias**, em 05/09/2023, às 16:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.





A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
[https://super.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?](https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)  
[acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),  
informando o código verificador **7391290** e o código CRC **D245212D**.

---



**Referência:** Processo nº 50000.005647/2022-10



SEI nº 7391290

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: