

Em atendimento à Resolução ANP 881, de 08 de julho de 2022, em seu artigo 26, o Terminal apresenta sua capacidade máxima de movimentação e seu memorial de cálculo conforme a seguir:

## 1. Premissa 1.1 – Capacidade de Recebimento

### 1.1. Transporte Marítimo Cais Primário

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| Número de Dutos                       | 9   |
| Conexões Simultâneas                  | 4   |
| Média de Vazão de Bombeio (Descargas) | 250 m <sup>3</sup> /h para Classe III<br>380 m <sup>3</sup> /h para Classe II |
| Pressão Máxima                        | 5 bar (limitante de vazão)  |
| Classe de Produto                     | Classes II e III  |

O cálculo de capacidade marítima considera as restrições de pressão e vazão apresentadas acima, e o número de dutos e conexões simultâneas. Essas restrições são confrontadas com o tempo disponível. Assim, temos as seguintes capacidades definidas por classe, e suas taxas de utilização:

| Classe de Produto | Capacidade Mensal (m <sup>3</sup> ) | Taxa de Utilização |
|-------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Classe II         | 153.900                             | 2.8%               |
| Classe III        | 135.000                             | 14.1%              |

### 1.2. Transporte Rodoviário

A Capacidade de Recebimento Rodoviário considera o número de plataformas, vazão de descarga operacional (em m<sup>3</sup>) e número de janelas/dia.

### Capacidade de Recebimento – Volumes em (m<sup>3</sup>)

| Classe     | Plataformas | Vazão Operacional (m <sup>3</sup> ) | Capacidade Diária | Capacidade Mensal | Taxa de Utilização |
|------------|-------------|-------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Classe II  | 1           | 30                                  | 450               | 9.900             | 3,5%               |
| Classe III | 2           | 30                                  | 225               | 4.950             | 10,7%              |

## 2. Premissa 1.2 – Capacidade de Armazenagem

### 2.1. Capacidade de Armazenagem Total

#### Capacidade de Armazenagem Total – Volume em (m<sup>3</sup>)

| Total Armazenagem |                                  | Armazenagem Contratada |                                  |
|-------------------|----------------------------------|------------------------|----------------------------------|
| Tanques           | Volume Nominal (m <sup>3</sup> ) | Tanques                | Volume Nominal (m <sup>3</sup> ) |
| 21                | 45.279                           | 6                      | 31.044                           |

A diferença de capacidade entre o Total de Armazenagem e a Armazenagem Contratada é utilizada integralmente na Armazenagem de Óleos Básicos (Próprios), não havendo, portanto, capacidade ociosa ou disponível para Armazenagem no Terminal.

### 2.2. Giro Esperado

| Operador Ilha Terminal – Volumes (m <sup>3</sup> ) |                    |                   |
|--|--------------------|-------------------|
| Capacidade Total                                   | Capacidade Própria | Capacidade Cedida |
| 45.279   | 19.850             | 25.429            |

|  Giro Esperado |      |      |
|---|------|------|
| 0,52  | 1,18 | 0,92 |

O giro está calculado com base na movimentação média praticada e tancagem disponível para movimentação Própria e de Terceiros.

### 3. Premissa 1.3 – Capacidade de Expedição

#### 3.1. Transporte Marítimo Cais Primário

|                                       |                                       |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Número de Dutos                       | 2                                     |
| Conexões Simultâneas                  | 2                                     |
| Média de Vazão de Bombeio (Descargas) | 200 m <sup>3</sup> /h para Classe III |
| Pressão Máxima                        | 5 bar (limitante de vazão)            |
| Classe de Produto                     | Classes III                           |

A capacidade máxima de Movimentação Marítima, na expedição, com base nas premissas e restrições acima, fica definida:

| Classe de Produto | Capacidade Mensal (m <sup>3</sup> ) | Taxa de Utilização |
|-------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Classe III        | 28.800                              | 2.8%               |

Cabe ressaltar que o memorial de cálculo considera a previsão média de atracação no Cais Primário para fins de Recebimento (Importação ou Cabotagem), que limita as janelas de Exportação.

### 3.2. Transporte Marítimo Cais Secundário

|                               |                            |
|-------------------------------|----------------------------|
| Número de Tubulações          | 2                          |
| Conexões Simultâneas          | NA                         |
| Média de Vazão de Bombeio     | 120 m <sup>3</sup> /h      |
| Pressão Máxima para Expedição | 5 bar (limitante de vazão) |
| Classe de Produto             | Classe II                  |

A capacidade máxima de Movimentação Marítima, na expedição e no Cais Secundário, com base nas premissas e restrições acima, fica definida:

| Classe de Produto | Capacidade Mensal (m <sup>3</sup> ) | Taxa de Utilização |
|-------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Classe II         | 57.600                              | 3.0%               |

Vale ressaltar que o Cais Secundário é dedicado a produtos classe II, dedicado a operações com barcaça em função de sua restrição de calado operacional.

### 3.3. Transporte Rodoviário

#### Capacidade de Recebimento – Volumes em (m<sup>3</sup>)

| Classe     | Plataformas | Vazão Operacional (m <sup>3</sup> ) | Capacidade Diária | Capacidade Mensal | Taxa de Utilização |
|------------|-------------|-------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Classe II  | 2           | 60                                  | 900               | 19.800            | 20.9%              |
| Classe III | 2           | 30                                  | 600               | 13.200            | 35.9%              |

A Capacidade de Expedição Rodoviária considera o número de plataformas, vazão de descarga operacional (em m<sup>3</sup>) e número de janelas/dia.

#### **4. Capacidade Ociosa e Disponível**

Conforme visto nos cálculos e premissas apresentados, o principal limitante de capacidade é a tancagem disponível no Terminal. O Terminal opera com 100% de sua tancagem utilizada, seja para fins próprios (produção e venda), seja para fins de Terceiros. Portanto, mesmo que haja um percentual disponível/ocioso por tipo de operação e classe, a tancagem limitará novas cessões de espaço.