



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS  
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS  
COORDENAÇÃO-GERAL DE MODELAGEM DE DESESTATIZAÇÕES

NOTA TÉCNICA Nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA

Brasília, 03 de novembro de 2021.

PROCESSO Nº 50000.031435/2021-15

INTERESSADO: MINISTERIO DA INFRAESTRUTURA

1. ASSUNTO

**Encaminhamento para submissão à participação social do projeto que visa a desestatização do Porto Organizado de Itajaí.**

2. OBJETO

O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever informações relativas ao projeto de desestatização do Porto Organizado de Itajaí/SC com vistas a encaminhar os estudos elaborados pela Empresa de Planejamento e Logística - EPL à fase de Consulta e Audiência Públicas a serem promovidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq.

3. INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, foram verificados avanços na operação e exploração portuária em todo o mundo, com consequente aumento da movimentação de carga ao longo desse período. Contudo, o atual cenário nacional de descompasso entre a expansão da capacidade da infraestrutura portuária frente ao crescimento do setor persiste, tendo se tornado um gargalo da cadeia produtiva brasileira.

A complexidade inerente às operações e aos investimentos realizados no setor de transporte portuário faz com que o Estado tenha dificuldades na gestão de seus diversos componentes. As premissas de contratação de serviços e aquisição de produtos a que é submetido o setor público brasileiro são entraves à gestão eficiente de um ativo portuário, o qual depende fundamentalmente da agilidade nas tomadas de decisão, planejamento de longo prazo e investimento intensivo e contínuo em infraestrutura.

O resultado dessa equação é a degradação da qualidade dos serviços prestados e falta de capacidade no processamento de cargas, o que contribui para a diminuição da regularidade e da eficiência operacional dos serviços portuários, além de aumento de custo.

Em relatório de auditoria, aprovado pelo Acórdão nº 2.711/2020 – Plenário, de 07/10/2020, no âmbito do processo TC 022.534/2019-9, o Tribunal de Contas da União – TCU demonstrou a tendência de aumento da participação de terminais de uso privado (TUP) no setor portuário brasileiro.

Entre os motivos citados pelo relatório que levam empresas a escolherem investir em TUPs em detrimento do arrendamento de terminal em porto público estão: a maior liberdade para definição de todos os parâmetros do projeto de investimento; maior liberdade operacional; e menor ou nenhuma dependência da Autoridade Portuária.

Nesse sentido, a necessidade de ações de desestatização de parte do patrimônio público advém do reconhecimento de que o Estado não é capaz de gerir tudo, com a eficácia requerida, pois é ineficiente na gestão de parte de seus recursos, seja por uma estrutura de incentivos inadequada, seja por ingerências políticas nas atividades de empresas públicas dedicadas à operação portuária, ou ainda pela vinculação ao direito público de contratos, o que demanda trâmites burocráticos que inexistem na área empresarial privada.

Dessa forma, a participação da iniciativa privada nesses projetos se revela como uma alternativa viável para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e da eficiência operacional, garantia da regularidade e o correto provimento e manutenção da capacidade portuária adequada através de investimentos. Além disso, a desoneração do Estado, tanto no que se refere às obrigações financeiras quanto às questões administrativas, irá permitir que sejam atribuídas à iniciativa privada responsabilidades de investimento e gestão plenamente compatíveis com suas capacidades técnica, operacional e financeira.

Com a implantação do Plano Nacional de Desestatização - PND, o país passou a não mais exercer de forma predominante a prestação direta dos serviços públicos, guardando para si as atividades de regulação e fiscalização das concessionárias, funções exercidas por agências reguladoras anteriormente criadas por lei, no caso, a ANTAQ, criada em 2001, específica para portos e transporte aquaviário.

Assim, se verifica um longo processo de planejamento, organização e preparação para uma nova etapa que agora se inicia com processos de desestatização de portos organizados em toda sua completude e não apenas em partes, como no caso dos arrendamentos, os quais já foram realizados nos últimos anos e atualmente continuam em andamento.

Não obstante, na estruturação de cada processo de desestatização, deverá ser assegurada a precificação adequada dos serviços portuários, incentivada a concorrência no mercado, garantida a qualidade e a legalidade do processo de desestatização, alocados adequadamente seus riscos, consideradas as externalidades econômicas e sociais, bem como avaliada devidamente a viabilidade financeira da desestatização almejada.

Com o objetivo de garantir que as premissas acima elencadas estejam presentes em cada um dos projetos de desestatização de portos organizados, é necessária a realização de estudos, os quais devem abranger os diversos aspectos implicados no processo, no intuito de se adotar individualmente o modelo de exploração mais adequado para cada um.

O modelo institucional-regulatório pensado inicialmente para as concessões de portos organizados tem o objetivo de garantir maior liberdade, flexibilidade e agilidade necessárias para que o futuro concessionário possa otimizar o uso do espaço público e proceder às adaptações das operações que o dinamismo dos fluxos de comércio demanda.

Ressalta-se que o Porto Organizado de Itajaí obteve indicação favorável do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – CPPI pela qualificação dos estudos de sua desestatização junto ao então Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, conforme Resolução nº 121 do CPPI, de 10 de junho de 2020, a qual foi ratificada pelo Decreto nº 10.484, de 10 de setembro de 2020.

Considerando as características do porto organizado em questão, as competências previstas para a EPL, bem como a experiência adquirida na realização de processos de arrendamento, a disponibilidade e capacidade técnica daquela empresa para realizar os estudos para fins de desestatização, entendeu-se que a EPL era a alternativa mais adequada para fornecer suporte ao Minfra na execução de serviços técnicos de estruturação para implementação do projeto de desestatização do Porto Organizado de Itajaí/SC, bem como dos serviços públicos a ele relacionados.

Para a elaboração dos estudos, a EPL iniciou duas frentes de trabalho: (i) reuniões periódicas com os atores envolvidos no processo de desestatização, sobretudo, com a Superintendência do Porto de Itajaí - SPI e demais associações representativas e órgãos ligados ao Porto Organizado; e (ii) processo de contratação de consultores visando a prestação de serviços necessários à realização de estudos para subsidiar a EPL na desestatização do Porto Organizado de Itajaí. Quanto às reuniões periódicas, registra-se que os encontros ocorreram entre os meses de abril e junho de 2020, onde foram coletados subsídios e informações relevantes para o processo de elaboração dos Estudos. Foram mais de 40 reuniões conjuntamente a todas as áreas da SPI, além de encontros com representantes da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC), do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) de Itajaí, TUP Portonave, APMT Terminals, Defesa Civil do Estado de Santa Catarina, dentre outros, em que buscou-se compreender aspectos relacionados à operação, gestão e impactos do Porto Organizado na relação Porto-Cidade. Em decorrência das reuniões e debates periódicos, foi possível, também, realizar o levantamento de informações de cunho financeiro, contábil, operacional, engenharia, ambiental, gestão e dos demais aspectos relevantes que norteiam o Complexo Portuário de Itajaí.

Destacamos que para os estudos em questão o Custo de Capital do projeto foi estimado com base nos parâmetros utilizados na modelagem proposta para a desestatização da CODESA, os quais foram ajustados pela EPL para o projeto de Itajaí. Nesse sentido, o valor do WACC utilizado para esse projeto foi de 8,73%.

No que se refere ao prazo do contrato de 35 anos estabelecido para o Porto Organizado, ressaltamos que ele foi estabelecido de forma que comportasse de maneira adequada os investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as outorgas fixas e variáveis.

A EPL promoveu as ações necessárias, de modo que o EVTEA analisado por este Ato Justificatório está alinhado à Política Pública voltada ao setor portuário. De outra forma, há que se destacar que os estudos que embasaram o processo licitatório são referenciais, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, por meio do Plano Básico de Implantação - PBI, analisado preliminarmente pelo Poder Concedente, que poderá emitir manifestação de não objeção ao Plano ou poderá solicitar esclarecimentos ou modificações.

Nesse sentido, a responsabilidade pelo projeto efetivo caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva ART do engenheiro responsável, em atendimento aos normativos da ANTAQ e do Sistema CREA/CONFEA.

Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantado pelo licitante vencedor, ressalte-se que a Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas (UNCITRAL) recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constante nos estudos meramente referencial.

A partir desse formato os interessados têm flexibilidade suficiente para oferecer propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de gerar a movimentação exigida pelo edital.

Com o fito de prover maiores informações aos interessados na área, a fim de que as propostas sejam as mais aderentes à realidade, na Seção do Edital que trata da Visita Técnica, deve ser incluída a possibilidade de realização de estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros.

4. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

4.1. Das características gerais do empreendimento

Conforme descrito na Seção A Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, o Complexo Portuário de Itajaí localiza-se no estado de Santa Catarina, nos municípios de Itajaí e Navegantes, no litoral centro-norte do estado. As instalações portuárias que compõem o Complexo ficam às margens do Rio Itajaí-Açu, em que, para fins de padronização, adotou-se como margem direita aquela que abriga o Porto Público de Itajaí e demais TUPs localizados em Itajaí, enquanto o TUP Portonave, situado em Navegantes, encontra-se na margem esquerda do rio. Conforme Portaria nº 28 de 07/01/2020, foi disponibilizada a nova Poligonal do Porto Organizado de Itajaí.



Figura 1 - Poligonal do Porto Organizado de Itajaí-SC. Fonte: Google Earth (2021) Elaboração: SPI.

O Complexo Portuário de Itajaí é composto pelo Porto Organizado de Itajaí e pelos Terminais de Uso Privado (TUP) Teporti Terminal Portuário de Itajaí S.A. (TUP Teporti), Poly Terminais S.A. (TUP Poly Terminais), Trocadeiro Portos e Logística Ltda. (TUP Trocadeiro), Barra do Rio Terminal Portuário S.A. (Terminal Barra do Rio), Terminal Portuário Braskarne (TUP Braskarne) e Portonave S.A. Terminais Portuários de Navegantes (TUP Portonave).



Figura 2 - Localização dos terminais do Complexo Portuário de Itajaí-SC. Fonte: Google Earth. Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).

O Porto Organizado de Itajaí é um porto público, cuja administração atualmente é realizada pela Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), autarquia municipal instituída por meio da Lei nº 3.513, de 6 de junho de 2000. O Porto localiza-se na margem direita do Rio Itajaí-Açu, a aproximadamente 3,2 km de sua foz, tendo as seguintes coordenadas geográficas: 26°54'02" Latitude Sul e 48°39'59" Longitude Oeste.



Figura 3 - Zoneamento do Porto de Itajaí (verde). Fonte: PDZ, 2019.

#### ■ Acessos

Conforme descrito na Seção A Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, os acessos ao Complexo Portuário de Itajaí compreendem:

- Acesso rodoviário: a hinterlândia do Complexo Portuário de Itajaí é composta pelas rodovias BR-101, BR-470, BR-486 e BR-282, por onde as cargas com origem ou destino ao Complexo Portuário são transportadas. No entorno portuário, os veículos com destino às instalações portuárias do município de Itajaí utilizam o acesso da BR-101 e a via Rua Dr. Reinaldo Schimthausen ou a Av. Gov. Adolfo Konder. Já na margem esquerda do Rio Itajaí-Açu, para acesso ao TUP Portonave, em Navegantes, os veículos percorrem, inicialmente, a BR-470, no trecho situado no entorno portuário, e, na sequência, a Av. Portuária Vicente Honorato Coelho.



Figura 4 - Localização da malha rodoviária da hinterlândia do Complexo Portuário de Itajaí. Fonte: PDZ, 2019.

- Acesso ferroviário: não há, atualmente, uma malha férrea associada ao Complexo Portuário de Itajaí. Em que pese existirem estudos e projetos ferroviários que contemplem a região do vale do Itajaí, o que possibilitaria maior acesso às cargas da região oeste de Santa Catarina, principalmente do tipo reefer, com potenciais ganhos competitivos para região, salienta-se que esses estudos não foram considerados no âmbito da projeção de demanda, uma vez que a obra ainda está em fase de projeto.
- Acesso aquaviário: o acesso é realizado pelo mar, na entrada do estuário do rio Itajaí-Açu. O canal de acesso ao Complexo tem 28,5 km de extensão e largura entre 60 m e 200 m. A profundidade do canal varia de 14,5 m a 8,8 m, restringindo o calado máximo permitido aos navios dependendo do terminal de destino.



Figura 5 - Acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Itajaí. Fonte: Google Earth (2001). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).

- Acesso hidroviário: muito embora historicamente o Rio Itajaí-Açu tenha sido o ponto de partida para colonização de todo o Vale do Itajaí, a partir da entrada de colonizadores rio acima, ainda não existe formalmente a hidrovia, portanto, não foi observada movimentação de carga para o Porto de Itajaí por esta modalidade de transporte.
- Acesso dutoviário: o Complexo Portuário de Itajaí não possui ligações dutoviárias.

■ Da infraestrutura portuária do Porto Organizado

O Porto de Itajaí possui 1.047,30 metros de cais de acostagem formados pelos berços 1 (285,00m) e 2 (272,30m), arrendados à APM Terminals, que somam 557,30 metros de extensão, e pelos berços 3 (210,00m) e 4 (280,00m) compoendo 490,00 metros de cais de uso público.

Destaca-se que os berços 3 e 4 passaram por recentes obras de realinhamento e reforço de cais, custeadas pelo Governo Federal, visando a adequação das instalações portuárias para o recebimento de navios de maior porte.



Figura 6 - Localização dos quatro berços do Porto de Itajaí. Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2019).

O Porto de Itajaí dispõe ainda de um terminal exclusivo para navios de cruzeiros, cuja área total é de 2.697,50 m<sup>2</sup>, com uma estação de passageiros alfandegada e dotado de infraestrutura necessária para receber passageiros em rotas nacionais e internacionais.

O Píer de passageiros se encontra dentro da poligonal do Porto Organizado de Itajaí, mas fora da área portuária destinada à movimentação de cargas. O prédio do Terminal de Passageiros abriga instalações da Polícia Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA e Receita Federal, salas de embarque e desembarque, acesso isolado para serviços e áreas de lazer destinadas às tripulações dos navios.

Além do píer exclusivo para passageiros, a área conta com plataforma e cinco dolphins, sendo dois de amarração, com distância de 250 metros entre eles, e três de atracação. Possui um calado de 10 metros DHN e bacia de evolução para atender navios de até 270 metros de comprimento. A Figura a seguir mostra a localização do Pier de Passageiros.



Figura 7 - Píer de Passageiros do Porto Organizado de Itajaí. Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2019).

As áreas de armazenagens do Porto de Itajaí podem ser visualizadas na figura abaixo, sendo as características principais de cada uma delas descritas na tabela 1.



Figura 8 - Instalações de Armazenagem do Porto de Itajaí. Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2019).

IA	Responsabilidade	Instalação	Destinação	Área (m²)	Conservação	Tomadas Reefer	Capacidade Estática
1	SPI	Armazém	Carga Geral	4.800,00	Regular	-	12.960 m³
		Pátio	Contêiner e Carga Geral	65.649,26	Boa	628	2.132 TEUs
2	APMT	Armazém	Carga Geral	2.293,16	Boa	-	4.142 m³
		Pátio	Contêiner e Carga Geral	77.653,26	Boa	1395	6.400 TEUs
3	SPI (RAC)	Pátio	Contêiner	24.308,55	Boa	352	3.260 TEUs
4	SPI (Valeport)	Pátio	Contêiner	14.557,37	Boa	5	1.660 TEUs

Tabela 1 - Características das instalações de armazenagem do Porto de Itajaí. Fonte: PDZPI/2019 Revisão 6.

A área é caracterizada como *brownfield* (previamente ocupada por estruturas permanentes). Portanto, o empreendimento será executado sobre terreno com estruturas existentes, podendo essas ser demolidas ou renovadas.

Os investimentos previstos abrangem as infraestruturas de acesso aquaviário, estruturas de acostagem, desapropriações de áreas, estruturas retroportuárias e equipamentos de movimentação portuária. De modo geral, para definição dos investimentos a serem realizados, foram consideradas projeção de demanda, características do perfil da frota futura, parâmetros de desempenho, possibilidade de ampliação das áreas, diagnóstico de restrições e planos de investimentos.

Com base no porte final projetado para o porto de Itajaí, foram estabelecidas pela EPL as intervenções e os valores de investimentos estimados a serem realizados pelo futuro concessionário, conforme detalhado na Seção C – Engenharia do Estudo. O valor total de investimentos é de R\$ 2,8 bilhões (data-base janeiro/2021).

Para efeito de modelagem, o futuro concessionário deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação, que incluem:

- Sistema Aquaviário
  - Remoção parcial/adequações de estruturas na margem do canal em Navegantes;
  - Remoção de casco soçobrado do navio Pallas;
  - Implantação do VTS (Vessel Traffic Service);
  - Reposicionamento do guia corrente próximo à Prefeitura de Navegantes;
  - Remoção do espigão transversal de Navegantes próximo à rua Presidente Nereu Ramos;
  - Dragagem do canal de acesso, bacias de evolução e berços de atracação para cota de -16m;
  - Readequação Molhe Norte (fase 02) e retirada do espigão transversal; e
  - Implantação do novo píer turístico, terminal de passageiros e correspondente dragagem de implantação.
  
- Sistema de Acostagem
  - Dolfim de amarração na extremidade do Berço 1;
  - Remoção de dolfim de amarração oeste do Pier de Passageiros;
  - Novo dolfim de amarração oeste para o Pier de passageiros;
  - Novas defensas nos berços 1, 2, 3 e 4;
  - Implantação de segunda linha de trilhos para STS nos Berços 1, 2, 3 e 4; e
  - Contenção da margem direita do canal em trecho ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer com cortina de estacas prancha.
  
- Estruturas Retroportuárias
  - Aquisição da área da Braskarne e sua adequação;
  - Aquisição da área da Valeport;
  - Aquisição de Estruturas retroárea para ampliação e sua adequação;
  - Demolição do Armazém 3 e adequação do pátio;
  - Nova rede de drenagem e melhorias no pavimento (área pública);
  - Adequação de faixa de cais do pátio ao longo dos berços 3 e 4, contemplando extensão de cais na extremidade noroeste do berço 4;
  - Demolição de edificação da área arrendada e Gates (APMT);
  - Demolição de edificação da SPI e Gates (Cais Público);
  - Demolição de edificação (galpão) da Braskarne;
  - Execução do novo prédio administrativo e Gates de acesso; e
  - Execução das vigas de rolamento dos RTG's (Rubber Tyred Gantry Crane).
  
- Equipamentos
  - Aquisição de novos equipamentos para embarque e desembarque de contêineres;
  - Aquisição de novos equipamentos para operação de contêineres; e
  - Plataformas tomadas para container reefer.

A seguir, segue um resumo dos resultados chave do modelo, como as receitas totais, investimentos, custos e despesas totais e Valor Presente Líquido (VPL) do projeto com um prazo de 35 anos.

Resultados	R\$
Receitas Totais (sem receita de construção)	29.403.511
Valor do Contrato (VPL das Receitas Totais)	7.793.167
Custos e Despesas Totais (sem custos de Construção)	10.802.653
CAPEX (com efeitos do REIDI)	2.779.375
VPL do Projeto (sem contribuição Variável)	1.359.305
VPL do Fluxo do Projeto	1.045.275

Tabela 2 - Principais resultados do projeto de desestatização do Porto de Itajaí. Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

A tabela abaixo apresenta a conclusão da EPL acerca do valor econômico da concessão:

Valor Econômico	
Valor Presente Líquido do fluxo de caixa do projeto	1.045.276
(+/-) Ajustes no VPL	(183.956)
(+) Custos únicos	(183.956)
(-) Indenização por ativos	(44.403)
(-) Reequilíbrio APMT	(133.544)
(-) Custo com Leilão	(842)
(-) Reembolso EPL	(5.166)
<b>Valor Econômico</b>	<b>861.321</b>

Tabela 3 - Resultados chave da modelagem – valor econômico e VPL do projeto. Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

A vocação operacional proposta para o terminal mantém aderência com as diretrizes traçadas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Itajaí (PDZ -2019) para a região, que consiste majoritariamente na movimentação de contêineres.

#### 4.2. Do estudo de mercado

A Seção B do EVTEA, elaborada pela EPL, apresenta a análise de mercado que suporta os estudos para a concessão do Porto Organizado de Itajaí, compreendendo sua ampliação, manutenção e exploração.

Conforme consta naquele documento, "a análise de mercado tem por objetivo verificar a demanda projetada para o empreendimento, orientando o dimensionamento e o porte do projeto, sendo composta pela projeção do fluxo de cargas, pelo ambiente concorrencial e pela estimativa de preços e tarifas dos prestados serviço ao longo do horizonte contratual.

As projeções são utilizadas para:

- A. Balizar o projeto de engenharia e o dimensionamento do terminal para o período de 35 anos;
- B. Realizar a análise financeira com vistas a verificar a viabilidade do projeto; e
- C. Estabelecer os termos contratuais adequados para a exploração do Porto."

#### 4.2.1. Principais cargas identificadas para o Complexo

Segundo dados disponíveis no Anuário da ANTAQ, em 2020, 99,2% do total movimentado no Complexo Portuário de Itajaí correspondeu a carga containerizada, os quais foram movimentados no Porto Público de Itajaí (cais arrendado + cais público) e na Portonave.

Ao se analisar os dados históricos de movimentação no Complexo Portuário de Itajaí, verifica-se que a demanda tem comportamento sólido, com cargas cativas e consolidadas, especialmente no sentido da exportação, pois mais de 70% das exportações, em toneladas, concentram-se em dois produtos principais: carnes/miudezas e madeira. Assim, a dinâmica desses dois mercados impacta na dinâmica do próprio Complexo Portuário, essencialmente em sua demanda futura, seja em termos da taxa de crescimento quanto da perenidade.

Já no sentido da importação, verifica-se uma maior fragmentação da pauta comercial, que guardam estreita relação com a dinâmica industrial do Estado de Santa Catarina, uma vez que muitos dos insumos utilizados nas cadeias produtivas industriais são importados e utilizam as infraestruturas portuárias do Complexo.

Assim, conforme concluído no estudo de Mercado, a trajetória da demanda depende, fundamentalmente, da dinâmica da atividade agroindustrial e extrativista florestal, no sentido da exportação, e da atividade industrial no sentido da importação.

#### 4.2.2. Projeção do Fluxo de Cargas

Identificadas as características das principais cargas, projetou-se, em consonância com os instrumentos de planejamento do setor, a demanda para o Complexo Portuário, conhecida no setor como Macrodemanda. Para tal, foram projetados dois diferentes cenários para as cargas containerizadas: um cenário referencial e um cenário alternativo. Maiores detalhes sobre a diferença entre os dois cenários podem ser encontrados no item "4 - Projeção do Fluxo de Cargas" da Seção B.

Importante salientar que o cenário referencial foi adotado para fins de modelagem econômico-financeira, dimensionamento das infraestruturas, custos operacionais e simulações computacionais ligadas à capacidade das infraestruturas.

## Macrodemanda do Complexo - Cenário Referencial

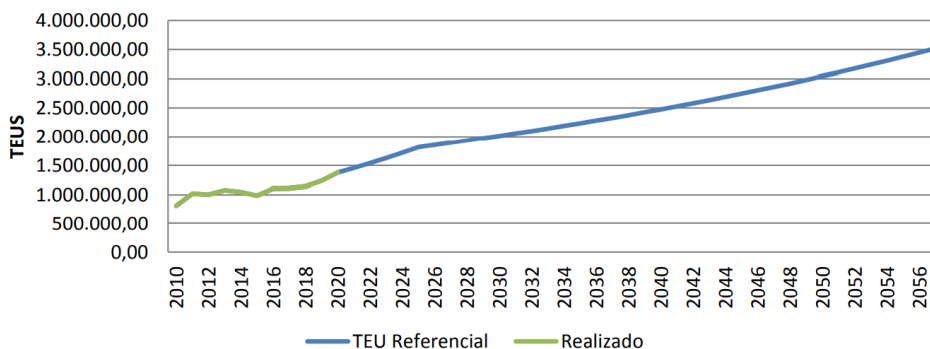
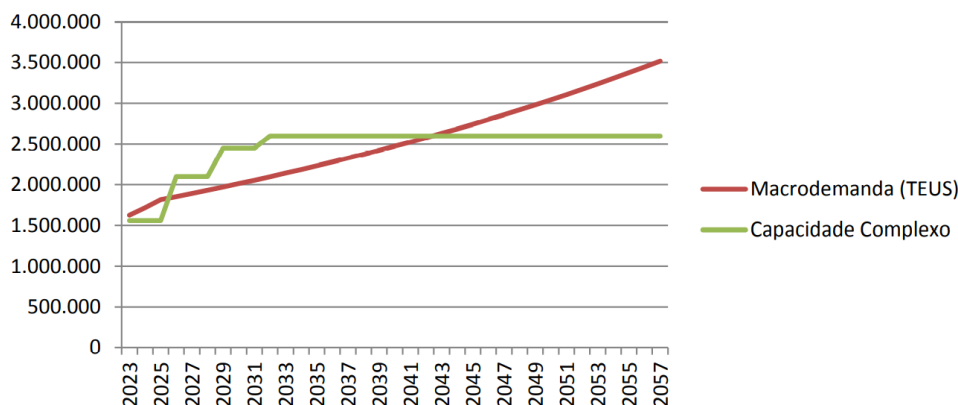


Gráfico 1 - Macrodemanda do Complexo Portuário de Itajaí – cenário referencial – carga containerizada. Fonte: EPL.

A projeção da Macrodemanda visa a avaliar tanto a demanda aloável a cada instalação portuária existente (microdemanda), como a demanda pela utilização das infraestruturas do canal de acesso aquaviário.

A partir do indicativo de demanda macro adotado no cenário referencial, o estudo buscou identificar a demanda específica que poderá ser atraída para o Porto de Itajaí, por meio de análise concorrencial abrangendo o enfoque intraportuário, ou seja, dentre os terminais portuários existentes e projetados para o Complexo.

Ao se analisar a microdemanda em conjunto com a análise das capacidades projetadas das instalações portuárias, a EPL verificou que existem limitações de capacidade na captura da macrodemanda por parte dos dois terminais dedicados a movimentação de contêineres, sendo que o Complexo, como um todo, consegue atender a macrodemanda projetada entre os anos de 2026 e 2042. Entre 2023 e 2025, em função do período de expansão tanto em Itajaí como na Portonave, a capacidade ofertada não é capaz de atender a demanda projetada. Já entre 2043 e 2057 ocorre o exaurimento do Complexo em se considerando a oferta de infraestrutura e as limitações observadas, sobretudo, nos berços.



Além da divisão de share da movimentação de contêineres entre o Porto de Itajaí e o TUP Portonave, a partir da estimativa da microdemanda através do cálculo de capacidade das principais infraestruturas portuárias, a microdemanda para o Complexo afeta, também, a demanda projetada de navios e embarcações. Dessa forma, com a definição da microdemanda identificada para as cargas contêinerizadas, faz-se necessário ajustar a demanda pelas infraestruturas de acesso aquaviário e de proteção. Esse ajuste decorre, principalmente, das limitações de capacidade identificadas tanto no Porto de Itajaí quanto na Portonave em alguns períodos do horizonte contratual.

#### 4.2.3. Estimativa de Preços dos Serviços Prestados e Tarifas

O estudo de mercado buscou ainda estimar a receita média unitária da movimentação e armazenagem de carga contêinerizada e a precificação inicial da tarifa pelo uso das Infraestruturas de Acesso Aquaviário.

Para estimar a receita média unitária, por TEU, decorrente da prestação de serviço associada a movimentação e armazenagem de carga contêinerizada, foram utilizadas informações públicas constantes das demonstrações financeiras publicadas por terminais portuários dedicados a movimentação de carga contêinerizada, bem como os dados de movimentação do Anuário da Antaq. Basicamente, buscou-se consolidar os dados de Receita Bruta aferidos por estes terminais, a fim de estimar a capacidade de geração de receita por TEU movimentado.

Entretanto, conforme exposto no item 6 da Seção B, a receita média unitária pode variar por uma série de motivos. Assim, a fim de aproximar a receita média unitária do mix de serviços e ao perfil de movimentação do Complexo Portuário, adotou-se, para fins de estudo, a receita média unitária ponderada para os players que atuam no Complexo Portuário, a qual pode ser visualizada na tabela abaixo.

Preço Complexo - Podenrado	TEU - 2019	Receita Bruta (R\$)	Receita Média Unitária
APMT Itajaí	523.916	276.039.000	526,88
Portonave	711.335	550.299.000	773,61
<b>Complexo</b>	<b>1.235.251</b>	<b>826.338.000</b>	<b>668,96</b>
<b>IPCA - Índice de Correção</b>	<b>1,0477863</b>	<b>Receita Corrigida</b>	<b>700,93</b>

Tabela 4 - Receita média unitária no Complexo de Itajaí - 2019. Fonte: EPL, a partir de informações do Anuário Antaq e das demonstrações financeiras dos terminais.

Tendo em vista que a concessionária, além de explorar o Terminal de Contêineres do Porto de Itajaí, será responsável pela exploração das infraestruturas de proteção e acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Itajaí, a EPL buscou harmonizar a estrutura tarifária futura para o Porto de Itajaí, no que se refere à Tabela I, em conformidade com os ditames da Resolução Normativa Antaq nº 32/2019.

Uma vez que as normas tarifárias aplicadas atualmente pela Superintendência do Porto de Itajaí não atendem aos requisitos de forma da referida Resolução, o estudo de mercado buscou, através de metodologia ajustada à referida norma, estimar o valor da tarifa que remunera tanto os investimentos realizados quanto os custos operacionais identificados para as infraestruturas de acesso e proteção. A partir da metodologia, chegou-se ao valor médio de R\$ 0,73 por TPB.

#### 4.3. Dos parâmetros ambientais

O estudo ambiental preliminar visa a subsidiar a avaliação dos aspectos ambientais relevantes associados ao desenvolvimento de atividades portuárias para abertura de procedimento licitatório. A avaliação é realizada com base nos estudos realizados anteriormente para a área, na situação de ocupação atual da área e do entorno, no licenciamento ambiental do porto e da área de arrendamento, na vistoria de campo, na proposta de ocupação e funcionamento futuro do terminal, e na legislação ambiental aplicável. A Seção F do EVTEA abrangeu os seguintes tópicos:

- Descrição da área;
- Licenciamento ambiental;
- Análise documental e visitas técnicas;
- Definição do estudo ambiental necessário ao licenciamento;
- Avaliação dos potenciais passivos ambientais;
- Identificação dos principais impactos ambientais;
- Proposição de programas ambientais;
- Gerenciamento de Áreas Contaminadas; e
- Precificação dos custos ambientais.

Com base nestas avaliações, faz-se a previsão do processo de licenciamento ambiental para o empreendimento e a proposição de medidas de controle e gerenciamento ambiental ou, quando pertinente, medidas compensatórias a serem adotadas pelo futuro concessionário, bem como estimativa dos custos associados ao processo de licenciamento e à gestão ambiental.

##### 4.3.1. Regularidade da operação

Na tabela a seguir é apresentada a documentação do Porto referente ao licenciamento ambiental.

Documentação	Emissor	Empreendedor	Objeto	Emissão	Validade
LAO 2610/2019	IMA	Superintendência do Porto de Itajaí	Licença de Operação do Porto e Itajaí	14/05/2019	14/05/2023
LAI 5501/2015	IMA	Superintendência do Porto de Itajaí	Estruturas de Apoio Náutico Iv: Enrocamento, aterro hidráulico da Del. Polícia Federal - CNA	02/09/2015	02/09/2021
LAI 8125/2015	IMA	Superintendência do Porto de Itajaí	Dragagem e Desassoreamento/ Molhes e guias de correntes e similares - Baía de Evolução	26/11/2015	26/11/2021
LAI 2255/2019	IMA	Superintendência do Porto de Itajaí	Terminal Retroportuário: Retificação e alinhamento	17/04/2019	15/04/2025
LAO 19/2018	INIS	Superintendência do Porto de Itajaí	Estrutura de Apoio Náutico e instalações do Centro Comercial Portuário de Itajaí	03/05/2018	05/03/2022
LAO 39/2019	INIS	Superintendência do Porto de Itajaí	Estrutura de Apoio Náutico e instalações do Pier turístico de Itajaí Guilherme Assesgurb	29/11/2019	29/11/2021
LAO 3657/2017	IMA	APM Terminals Itajaí S.A.	Operação do Terminal	17/05/2017	17/03/2019* Renovação requerida em 22/08/2018 (Aguardando manifestação definitiva do Órgão Ambiental)

Tabela 5 - Documentação avaliada do Porto de Itajaí. Fonte: EPL, a partir de informações coletadas junto à SPI (2021).

##### 4.3.2. Identificação de passivos ambientais

Um passivo ambiental deve ser reconhecido quando existe a obrigação por parte da empresa de incorrer em custos relativos à promoção de ações de recuperação, restauração, encerramento ou remoção. Após ter ciência do passivo, este deve ser declarado ao órgão para que possam ser realizadas as ações necessárias.

A avaliação dos potenciais passivos ambientais é resultado da análise documental e informações obtidas por meio de consulta à Autoridade Portuária. Assim, o diagnóstico preliminar de passivos ambientais baseou-se nas atividades previstas para a área, no qual se verificou que tanto o Porto quanto a APMT não possuem passivos ambientais declarados. Caso haja confirmação documental que indique a existência ou possibilidade de um passivo ambiental na área, esta deverá constar no Estudo, com a devida indicação da fonte.

Considerando que a SPI apresentou lista de ocorrências de incidentes ambientais na área do porto de 2012 a 2020, a qual inclui diversos incidentes de vazamento de óleo em solo, manchas órfãs e vazamento de produto perigoso, bem como as desconformidades com os parâmetros de referência na água subterrânea, apontadas pelos relatórios de atividades apresentados pela APM e SPI, e diante da ausência de estudos de passivos ambientais atestando a qualidade do solo e águas subterrâneas de áreas com potencial risco de exposição, há o risco de existência de áreas afetadas.

Então, tendo em vista a metodologia utilizada, verificou-se que a área de estudo analisada apresenta indícios de contaminação, sendo possível classificá-la como **Área Potencialmente Contaminada (AP)**.

##### 4.3.3. Prazo para identificação de passivos não conhecidos

Conforme estabelecido no item 19.2.7 da minuta do contrato de concessão, são de responsabilidade do Poder Concedente os custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área da Concessão, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção.

##### 4.3.4. Da obtenção do termo de referência ambiental

Cabe ressaltar que o relatório ambiental aborda de maneira conceitual as principais práticas adotadas pelos órgãos ambientais estaduais e federal, de forma a indicar a provável condução do processo de licenciamento ambiental da área a ser licitada. Em todos os casos, deverá ser avaliado e considerado como documento oficial, balizador do processo de licenciamento e estudos que deverão ser realizados, o Termo de Referência (TR) ou Parecer Técnico emitido pelo órgão ambiental competente. O relatório ambiental fornecerá informações acerca dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início ou prosseguimento do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida.

Neste contexto, cabe destacar a Lei nº 12.815/13, que estabelece no art. 14, item III:

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

O Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815/13, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias, no CAPÍTULO II, Seção I, 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 para o órgão ambiental. O Termo de Referência ou Parecer Técnico será emitido com base no preenchimento de Ficha de Abertura do Processo (FAP), no caso dos licenciamentos conduzidos pelo Ibama, ou por meio de formulários específicos disponibilizados pelos órgãos estaduais, devendo o relatório ambiental ser analisado pelos técnicos do órgão ambiental competente e, posteriormente, emitido um parecer informando como deverá prosseguir o processo de licenciamento da área.

#### 4.4. Fundamentação da análise de impacto de desestatização da CODESA

No modelo regulatório utilizado na desestatização do Porto Organizado de Itajaí buscou-se aproximar a modelagem ao que já vem sendo desenvolvido no setor (desestatização da CODESA), nos aspectos pertinentes, respeitadas as características próprias de cada situação.

Observados os aspectos necessários à preservação da simetria regulatória, o modelo de desestatização em análise foi definido considerando-se as características específicas do Porto de Itajaí. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga – contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC.

Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o modelo regulatório com base nos limites estabelecidos pela legislação. Nesse sentido, destacam-se a observância à Lei nº 12.815/2013 (que traz as cláusulas essenciais ao contrato de concessão) ao Decreto nº 8.033/2013 e, subsidiariamente, às Leis nº 8.666/93 e nº 8.987/95.

O art. 20 do Decreto nº 8.033/13 apresenta três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado:

Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger:

- I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias;
- II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou
- III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias.

Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo "ambiente condominial" caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite "o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias".

Nesses termos, foi estabelecido que, além da administração do Porto, a operação portuária também integra as atividades a serem realizadas pela concessionária. Essas atividades poderão ser realizadas diretamente pela Concessionária ou por meio de Operador Portuário pré-qualificado, garantindo a flexibilidade das operações, hipótese que não afasta a responsabilidade da concessionária pelo desempenho das atividades, pelo cumprimento dos indicadores de desempenho e demais regras estabelecidas neste Contrato de Concessão.

Destaca-se ainda que, no projeto de desestatização da CODESA, foi estabelecido regramento específico para a exploração indireta de áreas afetas às operações portuárias, permitindo que essas áreas sejam exploradas mediante contratos regidos por regras de Direito Privado. No caso do Porto de Itajaí, tendo em vista que a exploração das áreas afetas será realizada pela própria concessionária, não foi prevista a exploração dessas áreas mediante contratos de arrendamento ou regidos pelo Direito Privado. Nesse sentido, foi vedada a subconcessão das atividades mediante contratos celebrados entre a concessionária e terceiros, que tenham por objeto a exploração das instalações portuárias.

Desse modo, o objeto do Contrato foi definido como a concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho das funções de Administração do Porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos. Nesta esteira, foi vedada a subcontratação da atividade de Administração do Porto Organizado. Cabe ressaltar que há detalhamento do objeto do contrato em seu Anexo I - Plano de Exploração Portuária (PEP).

A gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário foi integrada ao objeto da concessão, tendo seu conceito compatibilizado com a terminologia adotada pela Resolução ANTAQ nº 32/2019. Uma vez que a concessionária será responsável pela gestão e cobrança de tarifa relativa à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, e considerando que fará uso dessa estrutura como operadora portuária, juntamente com seus concorrentes e demais usuários do Porto, buscou-se estabelecer mecanismos para evitar que a concessionária utilizasse a gestão do canal para seus interesses próprios, em detrimento dos demais usuários. Nesse sentido, foi estabelecida a obrigação de constituição de subsidiária integral com a finalidade de gestão da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, para dar transparência à gestão, bem como foi estabelecida possibilidade de Proposta Apoiada para a proposição de investimentos na Infraestrutura de Acesso Aquaviário.

#### 4.5. Caracterização das competências e obrigações do concessionário

Conforme se verifica na minuta de Contrato de Concessão, há a previsão de cláusula e subcláusulas em que serão atribuídas à futura concessionária as competências e obrigações que se destinam a regular a gestão dos espaços portuários, o provimento da infraestrutura básica e dos serviços condominiais, bem como a coordenação das operações portuárias sob sua responsabilidade.

Considerando a adoção do modelo de concessão vertical, foram previstas algumas cláusulas na minuta do contrato de concessão visando garantir competição e tratamento isonômico aos Usuários, dentre as quais estão:

- Vedação à estipulação de Tarifas Portuárias diferenciadas aplicáveis para a subsidiária integral a ser constituída pela Concessionária, realizando-se discriminação injustificada em relação aos demais Usuários;
- Constitui dever da concessionária publicar em seu website, com acesso irrestrito a todos, documentos contendo: (i) as condições mínimas de eficiência para operação no Porto Organizado; e (ii) o planejamento e programação do uso do cais do Porto Organizado, devendo informar horários não disponíveis para operações de atracação.
- Com o objetivo de induzir a efetiva cooperação e compartilhamento de informações entre Concessionária e partes interessadas relevantes, promovendo acordos e soluções negociadas, é prevista a obrigação de a concessionária consultar os usuários durante o processo de elaboração e a atualização do PDZ, cuja aprovação mantêm-se como competência do Poder Concedente, e do REP.
- É prevista ainda que a Concessionária deverá, por meio de relatório do processo de consulta, demonstrar que a proposta de alteração do PDZ encaminhada à análise do Poder Concedente foi apresentada aos Usuários. Ademais, deve ainda a concessionária submeter ao Conselho de Autoridade Portuária, previamente ao envio ao Poder Concedente, as propostas de elaboração, alteração e atualização do PDZ, em caráter consultivo, nos termos do art. 36 do Decreto n. 8.033 de 2013, que poderá formalmente apresentar sugestões. Caso o Conselho da Autoridade Portuária apresente comentários, a Concessionária deverá encaminhá-los ao Poder Concedente juntamente com a sua proposta de alteração do PDZ.

Além disso, conforme previsto no Anexo I da Minuta de Contrato de Concessão, na exploração da Infraestrutura de Acessos Aquaviários, a Concessionária terá por diretrizes:

- i. a busca pela eficiência nas operações do tráfego de embarcações no Porto Organizado;
- ii. a manutenção da isonomia entre os Usuários;
- iii. a maximização da Operação Portuária;
- iv. a garantia de previsibilidade nos Parâmetros Técnicos-Operacionais da Infraestrutura específicos da Infraestrutura de Acessos Aquaviários; e
- v. a segurança e a eficiência da navegação, contribuição para a salvaguarda da vida humana no mar e a proteção do meio ambiente.

#### 4.6. Justificativas em relação ao estabelecimento da regulação tarifária

No que diz respeito a regulação tarifária, por diretriz do Poder Concedente, adotaram-se os mecanismos anteriormente previstos na desestatização da CODESA, quais seja, a regulação tarifária baseada em um modelo misto de regulação com price cap e revenue cap. Além desses mecanismos de regulação tarifária, o modelo agrega outros instrumentos relacionados à regulação por incentivo, como o Fator Q - medida de desempenho - e o Fator X - medida de eficiência. Assim, o modelo busca, através de incentivos específicos, estimular o concessionário a atingir determinados parâmetros relacionados a qualidade na prestação dos serviços remunerados pela respectiva tarifa, além de compartilhar as ganhas/perdas de produtividade para com os usuários. Uma das vantagens dessa forma de regulação, em relação ao modelo de regulação por custo, é a promoção de incentivos para que a concessionária faça uma gestão mais prudente dos custos, forçando-a a buscarem níveis ótimos de produtividade e eficiência.

Assim, aproveitando-se do arcabouço regulatório aplicável à CODESA, a minuta de contrato e seus respectivos anexos trazem um conjunto de regras específicas relacionadas aos reajustes e às revisões tarifárias relacionadas a tarifa pelo uso das infraestruturas de acesso aquaviário.

#### 4.7. Demonstração da incorporação nos EVTEAS de modelos que expressam e estimulam a concorrência inter e intraportos

##### 4.7.1. Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), em 2017, no âmbito do Ato de Concentração (AC) nº 08700.002350/2017-81, analisou e aprovou a aquisição da Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG.(Hamburg-Sud) pela Maersk Line A/S (Maersk). Dentre outros mercados, a autoridade antitruste analisou o de terminais portuários dedicados à contêineres no Estado de Santa Catarina.

Nesse precedente recente, o CADE definiu os mercados relevantes na dimensão produto e geográfica como: mercado de serviços de movimentação em terminais portuários de contêineres nos portos de Itajaí/SC, Itapoá/SC e Navegantes/SC. Oportuno destacar, em especial pela dimensão geográfica, que o referido conselho refutou a presença dos terminais de contêineres dos Portos de Imbituba (Santos Brasil – Imbituba) e Paranaguá (TCP) nesse mercado relevante, após realização de teste de mercado nos seguintes termos:

109. Em suma, a maioria os clientes consideraram apenas o porto de Navegantes uma alternativa razoável para o redirecionamento de suas demandas. Apenas excepcionalmente admitiram outros portos de Santa Catarina (Imbituba e São Francisco do Sul) ou o porto de Paranaguá/PR, como possíveis substitutos.

Em suma, a maioria os clientes (dos portos de Itajaí e Itapoá) consideraram apenas o porto de Navegantes uma alternativa razoável para o redirecionamento de suas demandas. Apenas excepcionalmente admitiram outros portos de Santa Catarina (Imbituba e São Francisco do Sul) ou o Porto de Paranaguá/PR, como possíveis substitutos.

A partir desse mercado relevante, o CADEteceu análise para averiguar possíveis problemas concorrenciais nos mercados afetados pela operação, o que incluiu a avaliação: (i) da sobreposição horizontal entre os terminais de contêineres de Itajaí (arrendado a APM Terminals, do grupo econômico da Maersk) e de Itapoá (com participação de Aliança Navegação, do grupo econômico da Hamburg-Sud); e (ii) a integração vertical entre os terminais portuários de Itajaí e Itapoá com o serviço de transporte marítimo regular de contêineres prestado por Maersk e Hamburg-Sud, longo curso e cabotagem, nos referidos portos.

A conclusão do CADE com relação à sobreposição horizontal e a integração vertical identificadas foi a seguinte:

Por todo o exposto, depreende-se que eventual sobreposição horizontal entre os portos de Itajaí e Itapoáem decorrência da presente Operação,ou integração vertical entre as atividades de movimentação portuária com as de transporte marítimo e cabotagem praticadas por ambas as partes, não seriam capazes de incentivar as Requerentes(Maersk e Hamburg-Sud)a assumirem condutas anticompetitivas e tão pouco lhes conferiria poder de mercado suficiente para fazê-lo infringindo reais danos à concorrência, sem sujeitá-las, ao mesmo tempo, a proporcionais prejuízos. Posto isso, a Operação em apreço não gera preocupações anticompetitivas nestes mercados. (g.n.)

Destaque-se que o CADEalcançou tais conclusões sobre o ambiente concorrencial do mercado relevante em questão partindo de uma estrutura de oferta, do ano de 2016, com os seguintes resultados *de market share*: Itajaí 10-20%; Itapoá 30-40% e Navegantes 50-60%. Por grupos econômicos, naquela oportunidade, a Maersk tinha 40-50%, enquanto a MSC, armador, do grupo econômico da Portonave que, em 2017, adquiriu 100% do controle do mencionado terminal, teria 50-60%. Em outras palavras, participações de mercado acima dos 20%, em que a Lei de Defesa da Concorrência – Lei nº 12.529/2011 - presume posição dominante, ou mesmo dos 40%, como prevê a Comissão Europeia, em casos concretos, não necessariamente resultam em problemas concorrenciais.

Isso posto, considerando (i) o precedente de análise concorrencial realizada pela autoridade antitruste e (ii) a percepção de alterações pouco substanciais no contexto do mercado relevante entre 2017 e agosto de 2021, à exceção da ampliação de capacidade do porto de Itapoá concluída em 2018, entende-se que o atual ambiente concorrencial preserva as condições da conclusão do CADEemitida no AC entre Maersk e Hamburg-Sud, mesmo na hipótese de uma das empresas do grupo econômico dos armadores atuantes na região, Maersk e MSC, sagrar-se vencedora da licitação objeto da concessão em análise. Dessa forma, para o ambiente competitivo após o leilão, não parece razoável estabelecer critérios de vedação à participação de agentes na licitação.

Todavia, para o ambiente competitivo do leilão, de concorrência pelo ativo, parece prudente vedar a participação dos grupos econômicos de Maersk e MSC em consórcio. Isso se justifica pelo fato de ambos os agentes econômicos parecerem ter fortes incentivos pela disputa do objeto da licitação, que vale a liderança no 2º maior mercado de operação de contêineres no Brasil. Enquanto que, se ambos reunidos em consórcio, tende-se a arrefecer a competição pelo ativo, seja entre eles, seja em relação a outros interessados em participar do certame.

Portanto, decidiu-se pela vedação da participação de consórcios entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul.

##### 4.7.2. Construção do modelo de demanda macro e competição

O item "4 - Projeção do Fluxo de Cargas", da seção B dos estudos, objetiva identificar a demanda projetada para o Complexo Portuário, conhecida no setor como Macrodemanda. Para tal, foram projetados dois diferentes cenários para as cargas containerizadas: um cenário referencial e um cenário alternativo.

No cenário referencial, a macrodemanda considerou uma taxa de crescimento da demanda projetando-se a taxa histórica, criando, assim, um ramp-up na demanda entre os anos de 2021 e 2025, com ajuste do ano de partida em 2020 (realizado), a uma taxa de crescimento anual de 5,69%. A partir de 2026, aplicou-se a taxa de crescimento do Plano Mestre (o cenário tendencial do Plano Mestre) de 2,09%. O Gráfico 20 e a tabela 7 da Seção B apresentam o resultado da projeção cenário referencial. Importante salientar que o cenário referencial fora adotado para fins de modelagem econômico-financeira.

No que diz respeito ao cenário alternativo, a macrodemanda foi estimada com base em regressões que relacionam a demanda pelo Complexo com as taxas de crescimento esperadas dos principais destinos das exportações que, historicamente, são exportadas ou importadas através do Complexo. As bases de dados utilizados para a regressão foram o ComexStat, do Ministério da Economia, dados do Fundo Monetário Internacional - (FMI) e da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico OCDE. Quanto à estimativa de crescimento dos embarques destinados ao mercado externo, estimou-se a taxa de crescimento anualizada dos embarques a partir do PIB ponderado dos principais países de destino. O PIB ponderado fora calculado utilizando-se dos dados da FMI (World Economic Outlook Database, October 2020) e OCDE (Real GDP long-term forecast).

Quanto aos desembarques no Complexo provenientes do mercado externo, a regressão considera os dados da OCDE para o PIB brasileiro e as importações realizadas pelo Complexo, com dados do ComexStat. Para os fluxos de cabotagem, foram consideradas as taxas de crescimento identificadas no Plano Mestre, em ambos sentidos.

A projeção de demanda do cenário alternativo pode ser consultada no gráfico 23 e na tabela 8 da Seção B.

Para as demais cargas (carga geral, granel líquido - soda, e produtos siderúrgicos e passageiros), assumiu-se o cenário tendencial do Plano Mestre, salienta-se que não foram consideradas na macrodemanda as cargas identificadas como "outros" e as "carnes e miudezas" movimentados no perfil carga geral (uma vez que essa movimentação estava sendo prevista para o TUP Braskarne, e, nos investimentos planejados para o Porto do Itajaí, considerou-se a aquisição dessa área para armazenagem de contêineres). A macrodemanda projetada para as demais cargas encontra-se na tabela 10 da Seção B.

Além de estimar a macrodemanda relacionada ao fluxo de cargas, estimou-se, também, a macrodemanda relacionada à movimentação de navios, em TpB (tonelagem de porte bruto), uma vez que a exploração das Infraestruturas de Acesso Aquaviário faz parte do objeto da concessão. A escolha pela medida em TpB diz respeito, inclusive, a forma de tarifação preconizada pela Resolução Normativa Antaq nº 32/2019, que, dentre outras, tem como base de incidência o TpB das embarcações. A tabela 11 apresenta a macrodemanda, para o conjunto de cargas consideradas, em TpB.

Do ponto de vista metodológico e conforme apontado na Seção B, reforça-se que a estimativa de macrodemanda em TpB considerou taxas de conversão TpB/TEU (para a carga conteneurizada) e TpB/tonelada (para as demais cargas). A taxa de conversão TpB/TEU foi estimada através dos dados de atracação dos navios no Porto de Itajaí e na Portonave no período apresentado na Tabela 12 da Seção B. A partir dessa taxa, procedeu-se com a conversão da macrodemanda em TEU para TpB, reforça-se, no caso da carga conteneurizada. Já para as demais cargas foram adotados os navios tipo que historicamente visitam o Complexo. Através de consulta aos dados de IMO das embarcações no Anuário da Antaq e dos dados das embarcações consultados através do MarineTraffic, foi possível estimar o TpB das embarcações para cada tipo de carga.

#### 4.7.3. Da construção do modelo de demanda micro e competição

Após a projeção da macrodemanda referencial, procede-se com a análise de microdemanda, avaliando-se aspectos relacionados a competição intraportuária, ou seja, dentre as instalações portuárias existentes e planejadas para o Complexo Portuário, a fim de projetar a captura da macrodemanda por cada uma das instalações. Assim, para a definição da microdemanda, é feita uma análise das capacidades existentes e projetadas das instalações portuárias, a fim de estimar a captura da macrodemanda (share).

No que tange o Complexo Portuário, e tendo em vista a especialização do Porto de Itajaí e da Portonave na movimentação e armazenagem de carga conteneurizada, as demais cargas foram alocadas aos TUP's presentes no Complexo, em linha com o Plano Mestre. No caso dos navios de passageiros, não foi considerada uma demanda específica da movimentação de passageiros, que poderão continuar sendo processados pelo Porto de Itajaí, observando-se as regras estabelecidas no Contrato de Concessão. Portanto, para fins de estudo, definiu-se a microdemanda para a carga conteneurizada e a divisão de share entre o Porto de Itajaí e o TUP Portonave, sendo as demais cargas alocadas nos demais TUP's.

Assim, a partir da microcapacidade das instalações dedicadas a movimentação e armazenagem de carga conteneurizada, cujas premissas e cálculos são apresentados na Seção C - Engenharia, foram estabelecidos os share de captura da macrodemanda para o Porto de Itajaí e para a Portonave. Nesse contexto, a determinação do share foi estimada com base na capacidade estática dos dois terminais. Importante notar, também, que o share varia de acordo com as fases de expansão consideradas tanto para o Porto de Itajaí quanto para a Portonave. Assim, o percentual de captura varia ao longo do horizonte contratual considerado.

Os resultados para a microdemanda podem ser consultados na tabela 13 da Seção B. Importante observar que, em função das restrições de capacidade identificadas através dos cálculos de microcapacidade, a macrodemanda identificada para o Complexo não é totalmente absorvidade em determinados períodos. A capacidade de captura da macrodemanda do Complexo pode ser vista, também, na já referida tabela 13. Descritivamente, entre os anos de 2023 e 2025, o Complexo apresenta percentuais de captura entre 96% e 86%. Entre 2026 e 2042, o percentual de atendimento à macrodemanda é de 100%. De 2043 em diante, o percentual de atendimento decai até o ano, atingindo 74% no último ano contratual. O gráfico 24 da Seção B ilustra essa dinâmica.

Em função dessas restrições de atendimento a macrodemanda projetada de carga conteneurizada, fez-se necessário estimar, também, a microdemanda para as infraestruturas de acesso aquaviário. A tabela 14 da Seção B apresenta a microdemanda pelas infraestruturas de acesso aquaviário, ajustada, portanto, pelas restrições ao atendimento da macrodemanda narradas anteriormente.

## 4.8. Fundamentação da política tarifária e valores empregados

### 4.8.1. Verificação dos aspectos concorrenciais

Se as condições de competição se mostram satisfatórias, prima-se pela adoção de mecanismos estruturais, isto é, a licitação sem a necessidade de tarifas teto.

Por outro lado, se há situações de competição insatisfatórias e não suficientemente mitigáveis com a adoção de mecanismos estruturais, lança-se mão de mecanismos regulatórios complementares.

Assim, considerando o ambiente desejado de maior liberdade para atuação do concessionário na determinação do seu tarifário, faz-se necessário compreender adequadamente as situações em que, em virtude da posição monopolista na prestação de determinados serviços, seja necessário um posicionamento mais incisivo na regulação, com eventuais limitações nas tarifas. Por outro lado, haverá casos em que caberá ao concessionário, de forma independente, a livre negociação das suas tarifas. Desta forma, faz-se necessário compreender o ambiente concorrencial no qual os Portos de Vitória e de Barra do Riacho se encontram.

Considerando os dados atinentes à origem da carga, às possíveis rotas de escoamento e à concorrência no Complexo, a EPL concluiu que não há monopólio ou relação de hipossuficiência entre os *players* quando analisada a concorrência intraporto e interporto no Complexo Portuário de Itajaí.

A despeito dessa avaliação, cumpre notar que a minuta de contrato prevê monitoramento das tarifas pela ANTAQ, através de relatórios frequentes da concessionária, medida essa alinhada com as responsabilidades legais da Agência, bem como cláusulas que possibilitam eventual implementação de medidas regulatórias. Se o concessionário fornecer informações erradas ou imprecisas, estará sujeito às penalidades contratualmente previstas.

Dentre os relatórios previstos na minuta de contrato, anexo 3, que deverão ser encaminhados pelo concessionário periodicamente à Antaq, está o Relatório de Remuneração das Tarifas de Infraestrutura de Acesso Aquaviário - RTAA.

### 4.8.2. Justificação de preços e tarifas utilizado no terminal e sua fundamentação

Quanto aos preços estimados das operações portuárias, para estimação da receita média unitária, por TEU, decorrente da prestação de serviço associada a movimentação e armazenagem de carga conteneurizada, foram utilizadas informações públicas constantes das demonstrações financeiras publicadas por terminais portuários dedicados a movimentação de carga conteneurizada, bem como os dados de movimentação do Anuário da Antaq. Basicamente, buscou-se consolidar os dados de Receita Bruta aferidos por estes terminais, a fim de estimar a capacidade de geração de receita por TEU movimentado. A tabela 15 da Seção B apresenta os dados históricos de Receita Bruta dos principais terminais de contêiner brasileiros. A tabela 16, por sua vez, apresenta a movimentação em TEU desses mesmos terminais, conforme dados obtidos junto ao Anuário da Antaq. A partir dessas informações, a tabela 16 apresenta a receita média unitária de cada terminal.

Conforme exposto na Seção B, a receita média unitária pode variar por uma série de motivos. Dentre eles cita-se, por exemplo, o perfil da carga movimentada, a relação com os armadores, o perfil de movimentação (longo curso, cabotagem, contêiner dry, contêinerreefer, etc), e, ainda, com a capacidade de prestação de serviços acessórios aos usuários da infraestrutura, como estufagem de contêineres, soluções logísticas, etc, ou seja, o mix de serviços que agregam valor aos serviços.

Portanto, a fim de aproximar a receita média unitária do mix de serviços e ao perfil de movimentação do Complexo Portuário, adotou-se, para fins de estudo, a receita média unitária ponderada para os players que atuam no Complexo Portuário. A tabela 17 da Seção B apresenta a Receita média unitária considerada para fins de estudo.

No que tange a precificação da Tabela I (grupo tarifário nº 1 da estrutura tarifária das administrações portuárias), que remunera a utilização da infraestrutura de acesso aquaviário, isto é, aquavias, abrigos, áreas de fundeio, canais e bacias de evolução, balizamento, sinalização e gerenciamento do acesso dentro da área do porto organizado, procedeu-se com estudo específico nos moldes do preconizado na Resolução Normativa ANTAQ Nº 32/2019. A modelagem considera os custos e despesas alocados às infraestruturas de acesso aquaviário, como, por exemplo, dragagem de manutenção, operação do VTS, balizamento e batimetrias, etc; e os investimentos a serem realizados como dragagens de aprofundamento, implantação do VTS, e a remoção do casco soçobrado do navio Pallas, dentre outros. A partir dessas variáveis, calcula-se a receita requerida necessária para remunerar os investimentos e a prestação de serviço atrelado aos produtos cobertos pela Tabela I.

### 4.9. Justificativa para a utilização do critério de licitação - "maior valor de outorga"

A Lei nº 12.815/2013 estabelece, no caput do seu art. 6º, os critérios de julgamento que poderão ser utilizados nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, nos seguintes termos:

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

Desse modo, o dispositivo legal em questão não oferece nenhum impedimento para a adoção de qualquer outro critério de julgamento, desde que esteja previsto no edital de licitação e tenha previsão em regulamento.

O Decreto nº 8.033/2013 vai mais longe e prevê explicitamente em seu art. 9º, inciso VII, o maior valor de outorga como critério de licitação.

A inserção do critério de maior valor de outorga como uma das possibilidades legais traz mais flexibilidade ao Poder Público para modelar as licitações do Setor Portuário, cujos mercados são bastante diversos (granéis, contêineres, carga geral; monopolistas, oligopolistas; verticalizados ou não; etc.).

Ademais, o fato de o critério de maior valor de outorga já ter sido utilizado em grande parte das licitações do setor portuário, facilita identificar eventuais falhas que poderiam ensejar judicialização do certame licitatório, ou até possíveis problemas que resultariam em pedidos de reequilíbrios contratuais por parte do futuro arrendatário, em desfavor do poder público.

Em suma, a possibilidade de adoção do critério de maior valor de outorga permite ampla liberdade para a proposição de modelagem adequada às especificidades de cada processo. Isso é importante pois a adoção de critérios de licitação inadequados pode produzir resultados ineficientes do ponto de vista alocativo, gerando leilões dos quais não resulta a melhor destinação possível para os escassos ativos portuários. Em situações como estas, não há forma mais eficiente de se realizar a escolha do melhor operador para um determinado ativo público que adjudicar àquele que se dispõe a pagar mais pelo ativo.

Além disso, maior valor de outorga é um critério de julgamento de licitação costumeiramente utilizado na maioria dos países (desenvolvidos e em desenvolvimento), o que traz maior atratividade para investidores por ser de conhecimento pleno do mercado. Ademais, o critério em questão tem ampla aplicação nos setores aeroportuário, rodoviário (leilões anteriores a 2013) e de energia (petróleo).

Do exposto, conclui-se que os argumentos apresentados nos itens acima justificam e motivam a utilização para maior valor de outorga no arrendamento em questão.

## 4.10. Dos instrumentos de planejamento do setor portuário

Os portos organizados permanecem sendo ativos de caráter estratégico do ponto de vista de uma estratégia nacional de desenvolvimento econômico. Portanto, é necessário que o Estado mantenha ainda a capacidade de criar diretrizes gerais de planejamento, comprometendo-se com o desenvolvimento nacional e criando condições para o atendimento das cargas da forma mais eficiente possível.

Nesse sentido, conforme definido na Portaria Minfra nº 61/2020, a qual estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário, dentre os instrumentos de planejamento do setor portuário nacional, estão:

- Plano Mestre (PM) - instrumento de planejamento de Estado, cuja elaboração cabe ao Poder Concedente, voltado aos complexos portuários que abrangem os portos organizados, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, que visa a direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos;



- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) - instrumento de planejamento da Autoridade Portuária, que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto organizado.

Assim, em linha ao estabelecido nessa Portaria, a Minuta do Contrato de Concessão estabelece que compete à Autoridade Portuária apresentar atualizações ordinárias ao PDZ e encaminhar à aprovação do Poder Concedente.

Considerando que a Autoridade Portuária passará a ser um ente privado, foi prevista que a primeira revisão do documento deverá ser apresentada para avaliação do Poder Concedente até o final dos primeiros doze meses da data de eficácia do contrato de concessão.

Destaca-se que a proposta de PDZ elaborada pela Concessionária deverá ser instruída com relatório de consulta aos usuários, eventuais comentários do Conselho da Autoridade Portuária e com os estudos técnicos que a fundamentam, sendo a Concessionária livre para apresentar os estudos e análises técnica e idôneas que entender necessários para fundamentar a sua proposta.

#### 4.11. Definição de parâmetros de desempenho

No tocante a este projeto de desestatização por intermédio de uma concessão, importante ressaltar que a Lei nº 12.815/2013 traz no artigo 5º a necessidade de estarem presentes nos contratos de concessão alguns critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, bem como suas metas:

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas:

[...]

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

Nesse sentido, foram estabelecidos alguns indicadores na minuta de contrato a fim de assegurar que o concessionário prestará o serviço adequado, o qual é conceituado pela RN Antaq nº 7/2016 como “serviço afeto a operação portuária que satisfaz as condições de regularidade, pontualidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas e preços, e atende aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço, conforme dispuser o contrato e a regulamentação vigentes”.

Os Indicadores de Desempenho do Contrato de Concessão têm por objetivos:

- Infraestrutura do Canal de Acesso Aquaviário;
- Terminal Portuário de Contêineres; e
- Environmental, Social and Governance (ESG).

ID	Nome	Fórmula	Efeito por indicador (redução em relação à Receita Teto)	Periodicidade de apuração	Interpretação	Início da aplicação	Fonte
<b>Objetivo: Infraestrutura do Canal de Acesso Aquaviário</b>							
IQS1	Manutenção da profundidade mínima esperada da Infraestrutura de Acesso Aquaviário	número de dias com menor profundidade observada (MPO) da Infraestrutura de Acesso Aquaviário (em m) de acordo com REFERÊNCIA / 365  REFERÊNCIA Entre 2024 – 2028 bacia de evolução 1, canal interno e bacia de evolução 2: MPO > 13,5m (DHN) canal externo: MPO > 14m (DHN)  A partir de 2029 bacia de evolução 1, canal interno e bacia de evolução 2: MPO > 16m (DHN) canal externo: MPO > 16m (DHN)	se $11.1 = 1$ meta alcançada  se $11 < 1$ 100% de penalidade	anual	quanto maior melhor	a partir do 2o ano (2024)	Concessionária (AP)
IQS2	Índice de eficácia de balizamento	Composição e critérios do índice estabelecidos pela NORMAM-17/DHN (0248)	se $IQS2 \geq 95\%$ , efeito 0%  Se $IQS2 < 95\%$ , efeito 3%	mensal	quanto maior melhor	a partir do 2o ano (2024)	CAMR (Marinha do Brasil)
IQS3	Crescimento do porte dos navios de contêineres que frequentam a Infraestrutura de Acesso Aquaviário – navio com maior frequência	média dos registros do comprimento (LOA) em metros dos navios de contêineres que frequentam a Infraestrutura de Acesso Aquaviária no ano t / média dos registros do comprimento (LOA) em metros dos navios de contêineres que frequentam a Infraestrutura de Acesso Aquaviária no ano (t-1)	se $IQS3 \geq 0,95$ , efeito 0%  se $0,95 < IQS3$ , efeito 1,5%	anual	quanto maior melhor	a partir do 7o ano (2029) início da Fase 3 (2029-2031)	Concessionária (AP)
IQS4	Crescimento do porte dos navios de contêineres que frequentam a Infraestrutura de Acesso Aquaviário – maior navio que frequenta o porto	registro do navio de maior comprimento (LOA) que frequenta a Infraestrutura de Acesso Aquaviário no ano t / registro do navio de maior comprimento (LOA) que frequenta a Infraestrutura de Acesso Aquaviário no ano (t-1)	se $IQS4 \geq 0,92$ , efeito 0%  se $0,92 < IQS4$ , efeito 1,5%	anual	quanto maior melhor	a partir do 7o ano (2029) início da Fase 3 (2029-2031)	Concessionária (AP)
<b>Objetivo: Terminal Portuário de Contêineres</b>							
ID1	Prancha média geral	quantidade de contêineres movimentados (embarcados e/ou desembarcados) por navio atracado no Porto Organizado (em TEU) / tempo de atracação do navio no berço ocupado (em horas)	Entre 2024 e 2025 se $ID1 \geq 64$ TEU/h, meta alcançada ; se $ID1 < 64$ TEU/h, 100% de penalidade.  Entre 2026 e 2025 se $ID1 \geq 85$ TEU/h, sem efeitos; se $ID1 < 85$ TEU/h, 100% de penalidade;  Entre 2029 e 2031 se $ID1 \geq 94$ TEU/h meta alcançada; se $ID1 < 94$ TEU/h; 100% de penalidade;  Entre 2032 e 2057 se $ID1 \geq 128$ TEU/h, meta alcançada se $ID1 < 128$ TEU/h 100% de penalidade	anual	quanto maior melhor	a partir do 2o ano (2024)	SDP Antaq
<b>Objetivo: Environmental, Social and Governance</b>							
ID2	Desempenho da gestão ambiental	Composição e critérios do IDA estabelecidos pela Resolução ANTAQ nº 2.650, de 26/09/2012.	se $ID2 \geq 95$ , meta alcançada  se $95 < ID2 \geq 90$ , 60% de penalidade  se $90 < ID2 \geq 87$ , 100% de penalidade	anual	quanto maior melhor	a partir do 6º ano (2028)	IDA Antaq

ID3	Impacto do fluxo de caminhões nos gates de entrada do porto para a relação porto-cidade	número de dias com formação de filas de caminhões nos acessos aos gates do Porto Organizado/ 365	se $ID3 \leq 4\%$ , meta alcançada  se $4\% < ID3 \leq 8\%$ , 40% de penalidade  se $8\% < ID3 \leq 11\%$ , 70% de penalidade  se $ID3 > 11\%$ , 100% de penalidade	anual	quanto menor, melhor	a partir do 7º ano (2029) início da Fase 3 (2029-2031)	Concessionária (AP)
ID4	Conformidade no atendimento à regulação setorial	A: quantidade de notificações emitidas pela ANTAQ atendidas tempestivamente/ quantidade de notificações emitidas pela ANTAQ no mesmo período;  B: quantidade de reincidências de notificações emitidas pela ANTAQ / quantidade de notificações emitidas pela Antaq no mesmo período	se $ID4 > 90\%$ E $ID4 < 30\%$ , meta alcançada  se $ID4 > 90\%$ E $ID4 < 30\%$ , 100% de penalidade	bienal	A: quanto maior, melhor; e B: quanto menor, melhor	a partir 3º ano (2026)	Relatório de fiscalização da ANTAQ

Tabela 6 - Indicadores de Desempenho da Concessão. Fonte: Plano de Exploração Portuária - Anexo I da Minuta do Contrato de Concessão.

#### 4.12. Do fornecimento da mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos

Os estudos elaborados e o modelo de desestatização proposto consideraram o arcabouço normativo vigente. Nesse sentido, manteve-se a obrigatoriedade do uso do OGMO no fornecimento da mão de obra avulsa, conforme estabelecido na Lei 12.815/2013.

Nesse sentido, foram estimados os custos com mão de obra avulsa a partir de informações prestadas pelo OGMO de Itajaí do ano de 2020.

#### 4.13. Transição operacional

A fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto Organizado de Itajaí, entre a SPI e a concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os usuários, os operadores portuários e todas as demais partes envolvidas no complexo portuário, a concessionária deverá desenvolver um Plano de Transferência Operacional - PTO, nos termos especificados no Anexo 9 da minuta de contrato.

Vale destacar que a exigência de PTO é uma prática que vem sendo desenvolvida há anos nos setores de infraestrutura, em especial no setor aeroportuário, e passou a ser adotada mais recentemente nos arrendamentos portuários, em casos específicos.

O PTO será desenvolvido e implementado pela Concessionária em dois estágios: Estágio de Preparação e Estágio de Operação Assistida. O primeiro estágio corresponde ao período em que a concessionária elaborará o PTO, enquanto no segundo haverá a sua execução, permanecendo a SPI responsável pela administração do Porto Organizado. Ainda, no Estágio de Operação Assistida caberá à Concessionária desempenhar as atividades detalhadas no Anexo 9, observando-se que os preços e tarifas pagas pelos usuários durante a transição operacional não serão devidos à Concessionária.

#### 4.14. Do prazo da concessão

A respeito da definição e proposição dos prazos de concessão dos serviços portuários em questão, inicialmente, se faz necessário mencionar que tal definição atende aos termos da Lei n° 8.987/1995, especificamente, os artigos 18 e 23, e aos termos do art. 5º da Lei n° 12.815/2013, *in verbis*:

Lei n° 8.987/1995

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente:

I - o objeto, metas e prazo da concessão;

(...)

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo da concessão;

(...)

Lei n° 12.815/2013

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

Em relação ao prazo da concessão, os estudos consideraram na modelagem o período de 35 anos, contados a partir da data de assunção, para fins de equilíbrio levando-se em conta os estudos de mercado, presente na Seção B do EVTEA, e os esforços de investimentos e demais custos previstos. Ademais, numa avaliação inicial para fins de consulta/audiência pública, definiu-se preliminarmente que a concessão poderá ser prorrogada sucessivas vezes até o limite de 70 anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações.

Não obstante o fato de não estar explícita nos estudos a justificativa para possibilidade de sucessivas prorrogações da vigência do Contrato de Concessão até o limite previsto na legislação vigente, cabe ressaltar que o empreendimento em estudo possui peculiaridades que permitem tal inferência.

Primeiramente, a previsão - contante da minuta do instrumento contratual - de que a concessionária detenha as competências para a movimentação portuária, cria uma situação de verticalização.

Além disso, o fato de que a vocação latente do Complexo Portuário para movimentação de carga contêinerizada, associada ao desempenho de operações pela concessionária já mencionado, poderia influenciar na formação de uma clusterização, que a depender do arranjo institucional entre os agentes econômicos envolvidos pode fazer mais sentido que o mesmo seja estendido após o período inicial da concessão de 35 anos.

Sob esta lógica, estima-se que a formalização da possibilidade de sucessivas prorrogações até o limite legal aumentaria a atratividade do projeto.

Entretanto, forçoso destacar que ainda se trata de uma possibilidade, constante de redação preliminar e passível de alteração após a etapa de participação social por meio da etapa de Consulta e Audiência Públicas.

Ademais, a tomada de decisão nesta linha apenas será confirmada pelo Poder Concedente em momento futuro, próximo ao término da vigência do instrumento a ser celebrado após o procedimento licitatório, conforme oportunidade e conveniência à luz do interesse público.

#### 4.15. Da consulta/audiência pública

A fim de pluralizar o debate, dando oportunidade aos interessados a possibilidade de conhecer, questionar, opinar, sugerir e contribuir com o processo de Desestatização do Porto Organizado de Itajaí/SC, serão promovidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq as etapas de Consulta e Audiência Públicas, conforme previsto na Lei n° 9.784/1999, na Lei n° 10.233/2001 e na Lei n° 12.815/2013.

Ademais, informa-se que oportunamente outros documentos poderão ser acrescentados ao presente processo visando complementar, esclarecer, revisar ou retificar a instrução processual e o modelo ora apresentados e referentes à estruturação da desestatização do Porto Organizado de Itajaí/SC, competindo à Antaq acompanhar os estudos técnicos e aprovar as minutas de edital e contrato de concessão do serviço, de acordo com o estabelecido na Lei n° 10.233/2001.

## 5. AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

### 5.1. Composição da receita

Conforme apontado na Seção E do EVTEA, foram definidas duas fontes principais geradoras de receita no modelo de exploração do Porto de Itajaí considerado para fins de avaliação:

1. Receitas da exploração da Infraestrutura de acesso aquaviário: refere-se à receita de Tabela I, relacionada à remuneração da exploração de aquavias, abrigos, áreas de fundeio, canais e bacias de evolução, balizamento, sinalização e gerenciamento do acesso dentro da área do porto organizado. Para fins de esclarecimento, considerou-se que a Tabela I remunera, ainda, a operação do VTS (a ser implementada). Trata-se de tarifa regulada em contrato de concessão.
2. Receita de exploração das instalações portuárias: refere-se à receita decorrente da exploração das instalações portuárias existentes e futuras do Porto Organizado de Itajaí, notadamente, a exploração da movimentação de armazenamento de carga geral contêinerizada.

Nesse sentido, o valor estimado presente na minuta do Contrato de Concessão, correspondente ao valor presente das Receitas Tarifárias e Não-Tarifárias, estimadas para todo o prazo da Concessão, é de R\$ 7.793.167.077,81.

### 5.2. Custos e despesas operacionais

Norelatório Seção D – Operacional (2021), foram estimados os custos e despesas operacionais de acordo com a seguinte caracterização dos custos:

- Custos fixos:
  - Mão-de-obra própria;
  - Utilidades fixas;
  - Manutenção;
  - Geral e administrativo;
  - Taxas e outras contribuições;
  - Outros/diversos;
  - Custos Ambientais; e
  - Custos atinentes ao canal aquaviário e infraestruturas de proteção.
- Custos variáveis:



### 5.3. Definição da taxa interna de retorno referencial em 8,73%

Para a estipulação da Taxa Interna de Retorno - TIR, foi utilizado o conceito do custo médio ponderado de capital – Weighted Average Cost of Capital – WACC, estimado com base na modelagem proposta para a desestatização da CODESA, seguindo assim os parâmetros considerados:

Parâmetros	
Taxa Livre de Risco	2,82%
Risco País	3,21%
Prêmio de Mercado	6,43%
Beta Desalavancado	0,82
D / (D+E)	28,8%
E / (D+E)	71,2%
Alíquota Impostos sobre a Renda	34,0%
Beta Realavancado	1,04
Inflação Americana	1,79%
Inflação Brasileira	0,00%
<b>Ke (CAPM) em BRL (termos reais)</b>	<b>10,93%</b>
Kd antes de impostos em BRL correntes	4,97%
Kd após impostos em BRL correntes	3,28%
<b>WACC - em BRL (termos reais)</b>	<b>8,73%</b>

Tabela 8 - WACC calculado para a Concessão do Porto de Itajaí. Fonte: EPL.

### 5.4. Pagamento de outorga

Conforme tratado anteriormente, o critério de julgamento a ser adotado neste certame será o de maior Valor de Outorga, critério de julgamento previsto no art. 9º, inciso VII, do Decreto nº 8.033/2013, em face de sua vantajosidade, demonstrada no Capítulo próprio desta Nota.

Conforme análise realizada pela EPL, foi definido que o pagamento da Outorga Ofertada no Leilão no montante mínimo de R\$ 603.064.867,68, a Contribuição Variável anual no valor de R\$ 52,57/TEU ou R\$ 4,78/t e a Contribuição Fixa em 25 parcelas anuais no valor de R\$ 35.876.572,93 cada uma, a serem realizadas em favor do Poder Concedente por depósito em conta vinculada nos termos definidos no Edital e na minuta Contrato de Concessão. Esses recursos constantes da conta vinculada poderão ser aplicados na recomposição de estruturas danificadas no porto em razão de eventuais intempéries climáticas recorrentes na região e no aprimoramento das atividades do porto.

## 6. DAS MINUTAS DE EDITAL E DE CONTRATO DE CONCESSÃO

### 6.1. Justificativa para a adoção do Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC

Assim como nos casos de arrendamentos de terminais portuários, a modalidade de licitação proposta para essa concessão portuária é a do leilão, conforme expressamente autorizado pelo §1º do art. 6º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

De outra sorte, tendo em vista que a Lei Federal nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, que institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC, aplica-se subsidiariamente às licitações de arrendamento de instalação portuária e de concessões de portos organizados, conforme previsão do art. 66 da Lei Federal nº 12.815, foi previsto que o leilão se dará por meio da apresentação de lances públicos pelas licitantes, durante a sessão pública do leilão.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993.

A apresentação de lances públicos encontra respaldo no art. 17, inciso I da Lei Federal nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, bem como na Lei nº 9.497, de 09 de setembro de 1997, favorecendo maior competitividade ao certame e a maior vantagem às ofertas pela concessão do Porto Organizado a ser licitado.

Art. 17. O regulamento disporá sobre as regras e procedimentos de apresentação de propostas ou lances, observado o seguinte:

I - no modo de disputa aberto, os licitantes apresentarão suas ofertas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes, conforme o critério de julgamento adotado;

A adoção da modalidade de leilão com apresentação de lances públicos está em linha com os recentes processos de concessão de serviços públicos promovidos pela União.

### 6.2. Dos critérios de participação

Conforme estabelecido na minuta de edital, poderão participar do Leilão as pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, incluindo instituições financeiras, bem como Fundos de Investimento em Participações ("FIP") e entidades de previdência complementar, seja atuando isoladamente ou em Consórcio.

Quanto às exigências, no caso específico de empresas consorciadas, a minuta de edital informa que cada integrante do consórcio deverá atender individualmente às exigências relativas à habilitação técnica, jurídica, fiscal e trabalhista e à qualificação econômico-financeira. Ademais, esclarece que nenhuma Proponente poderá participar de mais de um Consórcio, ainda que por intermédio de suas controladoras, controladas ou pessoas jurídicas sujeitas a controle comum, ainda que com participações ou membros distintos entre si.

Em relação a concessões portuárias, o artigo 20 do Decreto nº 8.033/2013 dispõe a possibilidade do futuro concessionário poder explorar direta ou indiretamente as instalações portuárias. Dessa forma, a modelagem pode previu que o concessionário possa acumular as funções de Autoridade Portuária e realizar operações portuárias, em um processo de verticalização das atividades

Por fim, o edital estabelece que não será admitida a formação de consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes controladoras ou controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. A medida tem por motivação a mitigação da possibilidade de reserva de mercado, principalmente entre os armadores de navios de contêiner que já atuam e detêm terminais de contêineres na região de influência do porto organizado de Itajaí/SC e tem como base a análise concorrencial de mercado realizada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE no âmbito do Ato de Concentração (AC) nº 08700.002350/2017-81.

### 6.3. Da habilitação

Os Documentos de Habilitação serão compostos por documentos que comprovem a regularidade jurídica, fiscal, trabalhista e econômico-financeira das Proponentes.

As Proponentes estrangeiras deverão apresentar os documentos equivalentes aos exigidos no Edital.

#### 6.3.1. Habilitação técnica

A minuta de edital prevê, para comprovação da qualificação técnica das proponentes, que a proponente comprove o atendimento aos requisitos estabelecidos em um dos subitens a seguir:

- A Proponente que participar do leilão isoladamente deverá ser um Operador de Terminal Portuário de Contêineres que tenha operado, em pelo menos um dos últimos 5 (cinco) anos, terminal que tenha movimentado, naquele ano, no mínimo, 537.244 TEUs. Caso a movimentação esteja expressa em unidade equivalente a um contêiner de 20 pés (TEU), a relação deverá ser de 11 (onze) toneladas para 1 (um) TEU.
- Em caso de empresas consorciadas, será necessária a comprovação da existência na composição do consórcio de um Operador de Terminal Portuário de Contêineres que igualmente atenda o requisito de experiência técnica conforme consta do item 1 acima.

#### 6.3.2. Qualificação econômico-financeira

Conforme previsto na minuta de edital, a Proponente deverá apresentar os documentos a seguir listados:

- para qualquer tipo de sociedade empresária: Certidão Negativa de Pedido de Falência, recuperação judicial e extrajudicial, expedida pelo Distribuidor Judicial da Comarca (Varas Cíveis) da cidade onde a empresa for sediada, com data de, no máximo, 30 (trinta) dias anteriores à data da Sessão Pública do Leilão;
- para sociedades simples: Certidão expedida pelo Distribuidor Judicial das Varas Cíveis em geral (Execução Patrimonial) da Comarca onde a empresa está sediada, datada de, no máximo, 30 (trinta) dias anteriores à data da Sessão Pública do Leilão, bem como certidão listando todos os cartórios distribuidores cíveis do domicílio da Proponente; e
- caso a sede não seja o principal estabelecimento da Proponente, deverão ser apresentadas certidões judiciais relativas ao principal estabelecimento, adicionalmente às certidões da sede.

Além disso, quando a Proponente for uma entidade aberta ou fechada de previdência complementar, deverá apresentar, adicionalmente, declaração de que os planos e benefícios por ela administrados não se encontram sob liquidação ou intervenção da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou da Superintendência Nacional de Previdência Complementar (PREVIC), ambas do Ministério da Economia.

### 3.3.3. Regularidade fiscal e trabalhista

Todas as licitantes devem apresentar os seguintes documentos para comprovar sua regularidade fiscal: (i) prova de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica do Ministério da Economia - CNPJ/ME; (ii) cópia simples do cartão de inscrição no cadastro de contribuinte estadual relativo ao domicílio ou sede da licitante, ou certidão de não contribuinte, conforme o caso; (iii) cópia simples do cartão de inscrição no cadastro de contribuinte municipal relativo ao domicílio ou sede da licitante, ou certidão de não contribuinte, conforme o caso; (iv) certificado de regularidade perante o FGTS; (v) certidão conjunta, emitida pela Secretaria da RFB e pela PGFN, relativamente aos tributos administrados pela RFB, às contribuições previdenciárias e à Dívida Ativa da União, administrada pela PGFN; (vi) prova de regularidade fiscal perante as fazendas estadual e municipal, esta última referente aos tributos mobiliários e imobiliários, ou certidão de não contribuinte, caso aplicável, todas do respectivo domicílio ou sede da licitante; e (vii) certidão negativa de débitos trabalhistas.

### 6.3.4. Regularidade jurídica

Todas as licitantes devem apresentar documentos para comprovar sua regularidade jurídica, dentre os quais: (i) ato constitutivo, estatuto ou contrato social, devidamente registrados na junta comercial ou no cartório de registro competentes; (ii) no caso de instituição financeira, comprovação de autorização de funcionamento pelo Banco Central do Brasil; (iii) no caso de Proponentes estrangeiras em funcionamento no Brasil, serão exigidos ato de autorização e ato de registro para funcionamento, expedidos pelos órgãos competentes, quando a atividade assim o exigir e (iv) para todas as Proponentes, individuais ou em Consórcio, Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, público ou particular, contendo compromisso de constituição de subsidiária integral, com contabilidade separada, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado.

A relação completa dos documentos necessários para comprovação da habilitação jurídica pode ser visualizada na Subseção I da Seção V da minuta de edital.

### 6.3.5. Inversão de fases

À luz do que prevê o artigo 12 da Lei nº 12.462/2011, que institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC, está prevista na Minuta de Edital a inversão das fases de habilitação das proponentes e de julgamento das propostas durante o procedimento licitatório, originalmente estabelecidas pela Lei nº 8.666/1993.

Tal procedimento tem por finalidade conceder maior agilidade ao processo licitatório e, para isso, a novel Lei de 2011 estabeleceu diversos mecanismos procedimentais com vistas a aperfeiçoar as etapas da licitação.

### 6.3.6. Etapas do leilão

#### 6.3.6.1. Abertura dos volumes, etapa de viva-voz e resolução de empates

Importante descrever, mesmo que de forma breve, a dinâmica dos lances públicos.

No cumprimento das etapas dos leilões, os proponentes deverão apresentar 3 (três) volumes de documentos, quais seja:

- O 1º volume apresentará as declarações, documentos de representação e a garantia da proposta;
- O 2º volume, a proposta econômica; e
- O 3º volume, os documentos de qualificação.

Na Sessão Pública, o diretor irá solicitar à Comissão Especial de Licitação os 2ºs volumes, com as propostas econômicas, para a posterior abertura. Após, o diretor dirá o valor da proposta, que corresponderá ao valor de outorga.

Existindo duas ou mais propostas, ocorrerá a sessão de propostas à viva-voz, sendo que estão aptas a participar desta etapa as proponentes que estejam entre as 3 (três) maiores propostas daquele arrendamento e/ou as proponentes cujo valor da proposta seja igual ou superior a 90% do maior valor de outorga pela concessão.

Importante mencionar, que na fase à viva-voz, as propostas deverão sempre superar a própria proposta anterior e nunca ser de valor idêntico a outra proposta.

Em caso de empate entre Propostas, não sendo resolvido mediante apregoação à viva-voz, o desempate ocorrerá mediante a reapresentação de propostas escritas, sagrando-se vencedora a Proponente que apresentar a maior proposta escrita.

O arranjo acima descrito para a etapa em viva-voz é extremamente vantajoso para a Administração Pública, pois:

Considerando a diferença mínima entre as propostas escritas, os proponentes ganham uma nova chance para vencer a disputa promovendo uma maior concorrência e igualdade entre os competidores;

Considerando a regra impõe que a proposta em viva-voz deva ser superior à proposta escrita, e a outra que impede oferecimento de valor idêntico a outra proposta, ocorrerá, conseqüentemente, a elevação do valor de outorga final.

#### 6.3.6.2. Análise dos documentos de habilitação - qualificação econômico-financeira, jurídica e de regularidade fiscal e trabalhista

A minuta de Edital prevê que a análise dos Documentos de Habilitação será realizada em ambiente reservado, sendo que será desclassificada do certame a Proponente que apresentar os Documentos de Habilitação em desconformidade com o exigido na Minuta de Edital.

Eventuais falhas na entrega ou defeitos formais nos documentos poderão ser sanados, nos termos da Minuta de Edital, conforme procedimento e prazo a ser definido pela Comissão de Licitação.

Considera-se falha ou defeito formal aquele que (i) não desnature o objeto substancial do documento apresentado, e que (ii) não impeça a aferição, com a devida segurança, da informação constante da documentação.

Caso ocorra a inabilitação da Proponente declarada vencedora do certame, a Comissão de Licitação abrirá o volume de Documentos de Habilitação da Proponente classificada em segundo lugar e assim sucessivamente até que uma Proponente seja considerada habilitada, observada a ordem de classificação de propostas fixada na Sessão Pública do Leilão.

A inabilitação da Proponente que tenha sido considerada a vencedora do certame, garantida a ampla defesa e o contraditório, ensejará a fixação de multa, equivalente ao valor da Garantia de Proposta, a qual será integralmente executada para quitação do débito.

A Proponente obriga-se a comunicar à Comissão de Licitação, imediatamente após sua ocorrência, qualquer fato ou circunstância superveniente que altere ou comprometa suas condições de habilitação.

### 6.3.6.3. Instruções gerais para interposição de recursos administrativos

Após o término da fase de habilitação, haverá a fase recursal única, em que as Proponentes que participarem do Leilão poderão recorrer de todas as decisões da Comissão de Licitação.

Caso todas as Proponentes renunciem expressamente ao direito de recorrer, o processo licitatório será submetido à homologação imediatamente após a publicação da ata de julgamento da licitação.

Os recursos deverão ser apresentados por meio eletrônico, no sítio eletrônico, em área própria para o Leilão, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da publicação da decisão que julgar a habilitação, devendo ser dirigidos à CPLA-ANTAQ.

A interposição dos recursos deverá observar o horário limite de 18h do último dia do prazo.

O prazo para apresentar contrarrazões será de 5 (cinco) dias úteis, tendo início a partir do encerramento do prazo recursal, respeitado o horário limite de 18h do último dia do prazo.

A Comissão de Licitação poderá, de ofício ou mediante provocação, reconsiderar sua decisão no prazo de até 5 (cinco) dias úteis após decurso do prazo das contrarrazões, ou, nesse mesmo prazo, encaminhar o recurso à autoridade superior, devidamente instruído.

Caso a Comissão de Licitação não reconsidere sua decisão, sua autoridade superior deverá proferir decisão quanto ao recurso interposto no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da data de seu recebimento.

Eventuais interposições de recursos serão comunicadas no sítio eletrônico até o 5º dia útil do prazo recursal constante do Subitem 5.32, com a publicação do inteiro teor dos recursos.

Os recursos somente serão admitidos quando subscritos por representante(s) legal(is), Representantes Credenciados ou por procurador com poderes específicos, munido(s) do(s) instrumento(s) que demonstre(m) poderes para tanto, e deverão ser identificados conforme descrito no item 5.33 da Minuta de Edital.

Caso haja interposição de recursos tratando da habilitação das Proponentes ou do resultado preliminar do Leilão, poderá ser divulgado novo Cronograma pela Comissão de Licitação, respeitando-se todos os prazos legais na definição para nova data.

O resultado do julgamento de recursos que eventualmente forem interpostos será publicado no Diário Oficial da União e no Sítio Eletrônico da Antaq.

### 6.3.6.4. Homologação e adjudicação do objeto do leilão

O processo referente ao certame será encaminhado para homologação e adjudicação de seu objeto pelo Poder Concedente após a divulgação do resultado definitivo do Leilão correspondente.

### 6.3.7. Valor de ressarcimento da empresa autorizada para a realização de estudos de viabilidade das licitações

Conforme previsto no art. 21 da Lei 9.987/1995, *“os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital”*.

Assim, em atendimento à determinação TCU do Acórdão nº 3.661/2013, foi incluído o valor de ressarcimento do EVTEA no fluxo de caixa do projeto.

O valor do ressarcimento da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) pela elaboração do EVTEA foi acordado em Plano de Trabalho assinado com o Ministério da Infraestrutura, correspondendo ao montante de R\$ 5.166.098,02. Esclarece-se que o valor do ressarcimento foi considerada na equação econômico-financeira, através da redução do VPL do projeto.

### 6.3.8. Valor de pagamento dos custos referentes ao leilão

Conforme determinação do TCU, foi incluído na modelagem econômico-financeira o custo da realização do leilão.

Destaca-se que o pagamento do valor consta como obrigação contratual do vencedor do certame a ser comprovado antes da assinatura do contrato.

Para esse projeto, adotou-se como premissa que o valor de remuneração da B3 será baseado no contrato firmado com a Antaq, no montante de R\$ 841.626,94 (data base de 01/2021).

### 6.3.9. Da abertura de Sociedade de Propósito Específico - SPE

A exigência de estabelecimento de SPE como condição prévia à celebração do contrato visa atender ao previsto na Resolução Normativa nº 29-ANTAQ. Esta obrigação para exploração de concessões é comum no setor de infraestrutura, pois permite a segregação da contabilidade da concessionária, facilitando a fiscalização pela Agência Reguladora e, dessa forma, trazendo maior segurança ao empreendimento. Essa regra é especialmente importante na hipótese de uma concessionária que atue de forma verticalizada, pois a SPE impõe a adoção de uma contabilidade própria, distinta das demais atividades da empresa.

Outro ponto importante acerca da governança corresponde a exigência de constituição de subsidiária integral para a Exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. O objetivo do clausulado é a separação de contas entre o canal de acesso aquaviário – monopólio natural e remunerado por tarifas - e o terminal portuário – ambiente competitivo e remunerado por preço livre. A segregação contábil derivada dessa regra é positiva para a regulação e para a transparência dos custos alocados ao canal, o que aumenta o controle por parte do regulador e traz maior publicidade e transparência aos processos de revisão tarifária.

Conforme previsto no Capítulo VI da Minuta de Edital, são apresentados a seguir, de forma não exaustiva, alguns itens que constituem obrigações prévias à celebração do Contrato de Concessão:

- comprovante de recolhimento da remuneração à B3 e de pagamento à EPL, a título de remuneração e reembolso devidos pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado, conforme especificado nos tópicos anteriores;
- comprovante de pagamento à atual arrendatária do valor de R\$ 44.402.931,21 (quarenta e quatro milhões, quatrocentos e dois mil, novecentos e trinta e um reais e vinte e um centavos), a título de indenização para compra dos equipamentos não reversíveis listados no Anexo 8, tendo em vista a necessidade de garantia da continuidade da operação, corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro de 2021;
- comprovante de depósito no valor de R\$ 133.544.205,74 (cento e trinta e três milhões, quinhentos e quarenta e quatro mil, duzentos e cinco reais e setenta e quatro centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada a indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária responsável pelas operações no Porto Organizado, de que trata na Resolução ANTAQ nº 7.828, de 19 de junho de 2020, corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro de 2021;
- ata da assembleia geral de constituição da Concessionária como uma sociedade de propósito específico, na forma de sociedade por ações, e o respectivo estatuto social, com a correspondente certidão da Junta Comercial e inscrição no CNPJ/ME (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Economia), em que conste: (i) a indicação de sua composição societária, com a descrição dos tipos de ações e de participação dos acionistas, por tipo de ação; (ii) seus órgãos de administração; (iii) que a sua finalidade exclusiva será explorar o objeto do Contrato de Concessão; e (iv) constituição de subsidiária integral, com contabilidade separada, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado.
- comprovante de subscrição e integralização, em moeda corrente nacional, do capital social inicial mínimo exigido no Contrato de Concessão;
- comprovante de contratação da Garantia de Execução Contratual, nos termos do Contrato de Concessão;
- certidão hábil a comprovar a adimplência perante a ANTAQ, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas ou possuam controlador comum com a Adjudicatária;
- cópia autenticada do contrato celebrado com o Banco Depositário e com a ANTAQ, observado o disposto nos Subitens 7.1.1 e 7.1.2 do Edital;
  - comprovante de abertura da Conta Vinculada junto ao Banco Depositário;
  - comprovante de transferência para a Conta Vinculada do Valor de Outorga ofertado no Leilão; e
- Plano Básico de Implantação (PBI), nos termos do Anexo 13 do Edital.

### 6.3.11. Dos encargos contratuais e da garantia de proposta

Além da outorga mínima ofertada no leilão (tratada no item 4.4), a Concessionária deverá depositar diretamente em contas a serem indicadas pelo Poder Concedente o valor de R\$ 44.402.931,21, a título de indenização para compra dos equipamentos não reversíveis em vista da necessidade de garantia da continuidade da operação, e de R\$ 133.544.205,74, para eventual indenização à atual arrendatária, de que trata na Resolução ANTAQ nº 7.828, de 19 de junho de 2020.

Ademais há previsão de pagamento de verba de fiscalização à ANTAQ, a fim de reembolsar os custos com a fiscalização das operações. Adotou-se a metodologia de rateio de custos da Unidade Regional da ANTAQ que fiscaliza o porto, que resulta em um valor anual de R\$ 734.421,00.

Em relação à definição do valor a ser adotado como garantia de execução, o MINFRA aponta como imprescindível a sua previsão, dado que aumenta o grau de cumprimento dos contratos avençados.

Assim, foi definida dentre os deveres da concessionária a manutenção de Garantia de Execução Contratual nos valores e prazos sugeridos abaixo, tendo como beneficiário o Poder Concedente e a Antaq:

	Eventos da Concessão	Valor
1	Durante a vigência do Contrato de Concessão: a partir da assinatura do Contrato de Concessão até o seu término	R\$ 194.829.176,95
2	Término do Contrato de Concessão: pelo período de 24 (vinte e quatro) meses após o término do Contrato de Concessão	R\$ 77.931.670,78

Tabela 9 - Valor da Garantia de Execução Contratual. Fonte: EPL.

Ressalta-se que a concessionária deverá Reajustar a Garantia de Execução Contratual anualmente, a partir da data de eficácia do contrato, pelo IPCA, complementando o valor resultante da aplicação do reajuste anual sobre o montante inicial.

Entende-se que estes valores, além de estar de acordo com a legislação de regência, não onera excessivamente o procedimento licitatório, isto é, não acarretaria custos exagerados e desnecessários aos futuros licitantes, o que poderia resultar em perda de interesse e esvaziamento do pleito. Além disso, outro fator que corrobora com os valores acima especificados é que atualmente existem outros meios, além da garantia de execução, para se punir eventuais não cumprimentos de contratos, dentre os quais destacam-se as regulamentações emanadas pela própria agência reguladora do setor.

Desse modo, evidencia-se a conveniência de se adotar a metodologia citada de garantia de execução para os contratos de concessão, assim como é adotada nos contratos de arrendamento.

## 7. DO CAPITAL SOCIAL MÍNIMO

Com relação ao capital social, a futura concessionária está obrigada a manter capital social subscrito e integralizado, durante a vigência do Contrato de Concessão, em moeda corrente nacional, de, no mínimo, 20% (trinta por cento) do CAPEX estimado da concessão, ou seja, R\$ 555.875.093,69, vedada, em qualquer hipótese, a sua redução sem a prévia e expressa autorização da Antaq. A exigência de capital social mínimo é possibilitada pelo art 31 da Lei 8.666/93, sendo o montante limitado a 10% do valor estimado da contratação. Nesse sentido, informa-se que o capital social mínimo incluído como obrigação contratual atende ao critério legal citado.

## 8. DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS

Considerando as competências da Agência Reguladora e a Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários - CPLA lá constituída, todas as comunicações dirigidas às empresas são feitas, por padrão, pela ANTAQ, em decorrência do Ofício nº 214/2017/AECI, de 01/11/2017, encaminhado à Agência que sugeriu: "que a ANTAQ adote como procedimento padrão, o envio dos comunicados relevantes ao TCU até um dia antes da realização dos leilões de outorgas".

## 9. CONCLUSÃO

Ante ao exposto, constata-se que a modelagem de desestatização do Porto Organizado de Itajaí/SC foi concebida conforme um conjunto de diretrizes orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco em garantir maior liberdade, flexibilidade e agilidade necessárias para que o futuro concessionário possa otimizar o uso do espaço público e proceder as adaptações das operações que o dinamismo dos fluxos de comércio demanda.

Ressalta-se que os estudos elaborados foram construídos de forma conjunta, conforme destacado no início do documento, e que se encontram em condições para início de uma discussão por meio de Consulta e de Audiência Públicas acerca do modelo de concessão do Porto de Itajaí, sendo que nesse processo de participação popular é dada a oportunidade aos interessados de conhecer, questionar, opinar, sugerir e contribuir com o processo de desestatização, o que acarreta em melhorias nos documentos dos estudos em elaboração.

Não obstante eventuais oportunidades de aperfeiçoamento nos documentos e no modelo de concessão elaborado pela EPL e considerando os prazos previstos inicialmente no Plano de Trabalho, além de outras orientações, encaminham-se os documentos descritos abaixo para avaliação, eventual aprovação e posterior encaminhamento à ANTAQ a fim de que realize os procedimentos necessários para início da etapa de consulta e audiência pública acerca do modelo de concessão proposto.

Os documentos a serem disponibilizados para discussão pública são os seguintes:

### A. Minuta do Contrato de Concessão e seus respectivos anexos:

- Anexo 1: Plano de Exploração Portuária;
- Anexo 2: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto;
- Anexo 3: Tarifas e preços;
- Anexo 4: Fluxo de caixa marginal;
- Anexo 5: Modelos e condições mínimas para garantia;
- Anexo 6: Acordo Tripartite;
- Anexo 7: Instrumento de Notificação;
- Anexo 8: Bens Reversíveis;
- Anexo 9: Transição Operacional; e
- Anexo 10: Minuta Referencial de Contrato de Administração das Contas da Concessão.

### B. Minuta do Edital e seus respectivos anexos:

- Anexo 1: Manual B3 de Procedimentos do Leilão;
- Anexo 2: Modelo de Declaração de Inexistência de Documento Estrangeiro Equivalente;
- Anexo 3: Modelo de Proposta Econômica;
- Anexo 4: Modelo de Declaração de Ciência dos Termos do Edital e Ausência de Impedimento de Participação no Leilão;
- Anexo 5: Modelo de Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal;
- Anexo 6: Modelo de Declaração de Submissão à Legislação Brasileira;
- Anexo 7: Minuta do Contrato de Concessão;
- Anexo 8: Modelo de Atestado de Visita Técnica;
- Anexo 9: Modelo de Declaração de Pleno Conhecimento;
- Anexo 10: Instruções para Formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico;
- Anexo 11: Modelo de Declaração de Atendimento às Prerrogativas Legais de Desempate;
- Anexo 12: Modelo de Ratificação da Proposta pela Concessão; e
- Anexo 13: Requisitos do Plano Básico de Implantação - PBI.

### C. Relatórios referentes aos Estudos desenvolvidos, apresentados pela EPL a esta Pasta Ministerial por meio dos Ofícios nº 245/2021/GAB-EPL (SEI 4653011) e nº 200/2021/DPL-EPL (SEI 4799016):

- Seção A - Apresentação;
- Seção B - Estudo de Mercado;
- Seção C - Engenharia;
- Seção D - Operacional;
- Seção E - Financeiro;
- Seção F - Ambiental;
- Nota Técnica nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL; e

Dessa forma, caso o Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias da SNPTA e o Diretor do Departamento de Estruturação e Articulação de Parcerias da SFPP estejam de acordo com a sugestão exposta acima, faz-se necessária (i) a aprovação deste Ato Justificatório pelo Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e pela Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias para o início da etapa de consulta e audiência públicas e, (ii) ato contínuo, que esses documentos sejam encaminhados à ANTAQ sugerindo a abertura da referida etapa.

À consideração superior.

<i>assinado eletronicamente</i> <b>FERNANDO ANTONIO CARVALHO BALDIOTTI</b> Especialista Portuário	<i>assinado eletronicamente</i> <b>HEBERTH GUALBERTO DE SOUZA</b> Especialista Portuário	<i>assinado eletronicamente</i> <b>CIRO MARQUES ARRUDA</b> Chefe de Divisão	<i>assinado eletronicamente</i> <b>LEONARDO CAHUÊ MARTINS</b> Chefe de Divisão	<i>assinado eletronicamente</i> <b>INGRID PANTOJA MACHADO</b> Coordenadora	<i>assinado eletronicamente</i> <b>MARCELO RYUDI KOMENO</b> Coordenador	<i>assinado eletronicamente</i> <b>VLADIMIR BALEEIRO</b> Coordenador	<i>assinado eletronicamente</i> <b>DANIEL RODRIGUES ALDIGUERI</b> Coordenador-Geral de Modelagem de Desestatizações
---	--	---	--	--	---	--	---

Ciente e de acordo com o proposto pela CGRD/DEFOM/SFPP e pela CGMC/DNOP/SNPTA/MINFRA.

À Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias – SFPP/MINFRA e ao Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA/MINFRA, para apreciação, e eventual aprovação.

<i>assinado eletronicamente</i> <b>RUI GOMES DA SILVA JUNIOR</b> Diretor de Estruturação e Articulação de Parcerias	<i>assinado eletronicamente</i> <b>FÁBIO LAVOR TEIXEIRA</b> Diretor de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias
---	---



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Rodrigues Aldigueri, Coordenador-Geral de Modelagem de Desestatizações**, em 05/11/2021, às 16:50, 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 **Ciro Marques Arruda, Chefe de Divisão-CGMC**, em 05/11/2021, às 16:53, 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 **Marcelo Ryudi Komeno, Coordenador**, em 05/11/2021, às 16:54, 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 **Leonardo Cahue Martins, Chefe de Divisão-CGMC**, em 05/11/2021, às 16:54, 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 **Ingrid Pantoja Machado, Coordenadora**, em 05/11/2021, às 16:55, 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 **Vladimir de Almeida Baleeiro, Coordenador do Subsistemas de Portos**, em 05/11/2021, às 17:04, 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 **Fábio Lavor Teixeira, Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias**, em 05/11/2021, às 17:18, 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 **Rui Gomes da Silva Junior, Diretor do Departamento de Estruturação e Articulação de Parcerias**, em 05/11/2021, às 17:57, 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://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4791297** e o código CRC **9F63BD02**.



Referência: Processo nº 50000.031435/2021-15



SEI nº 4791297