



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## NOTA TÉCNICA Nº 3/2023/SEEP

Assunto: **Proposição de procedimento de chamamento público para coleta de subsídios com vistas à elaboração de estudos voltados às concessões hidroviárias.**

### 1. DA INTRODUÇÃO

1. Esta Nota Técnica tem por objetivo propor chamamento público para coleta de subsídios com vistas à elaboração de estudos voltados às concessões hidroviárias, visando, principalmente, coletar expectativas de mercado em relação à modelagem contratual, ao modelo de negócio e às principais oportunidades de melhoria e expansão da infraestrutura de transporte aquaviário.

2. As concessões de infraestrutura aquaviária, incluindo as hidrovias, é uma modalidade de exploração prevista na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), que dispõe sobre a reestruturação do transporte aquaviário e a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). De acordo com a Lei, a exploração da infraestrutura aquaviária federal constitui esfera de atuação da ANTAQ, cujas competências perpassam a regulamentação, o fomento, a outorga e a fiscalização dos serviços.

3. Nesse contexto, a coleta de informações de mercado, estudos e projetos junto à sociedade, com ênfase nos principais atores envolvidos, para subsidiar a estruturação de concessões hidroviárias poderá conferir maior assertividade e celeridade na produção de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) voltados a futuras parcerias com a iniciativa privada em contratos de concessão hidroviária.

4. É o breve relatório.

### 2. DA CONTEXTUALIZAÇÃO

#### 2.1. Do Planejamento Institucional das Hidrovias.

5. O desenvolvimento institucional das hidrovias brasileiras com as possíveis concessões ou até mesmo parceria público-privadas, além de melhorar a infraestrutura aquaviária, irá proporcionar confiabilidade aos investidores no modal hidroviário, com perenidade nas dragagens e a consequente manutenção das profundidades e calados autorizados para navegação. Com o aumento da confiabilidade espera-se maiores investimentos privados e o aumento do volume de cargas movimentadas pelas hidrovias, e, conseqüentemente, uma matriz de transporte mais equilibrada e sustentável. A migração do transporte de cargas para o modal hidroviário em detrimento aos outros modais diminui o impacto ambiental da logística, já que o modal hidroviário é considerado mais sustentável em termos ambientais em comparação com o modal rodoviário, por exemplo, pois emite menos poluentes por tonelada de carga transportada. Com isso, a navegação em águas interiores tem menor interferência nos ecossistemas terrestres.

6. Nesse cenário, o Estado brasileiro deve considerar que o incentivo nas hidrovias é essencial para o desenvolvimento do país, principalmente com a redução de custos logísticos, privilegiando nossas exportações, que, majoritariamente, são de *commodities* com baixo valor agregado e que dependem de uma logística eficiente para que exista competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

7. Nessa toada, a participação de órgãos intervenientes, tais como: o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), da Marinha do Brasil (MB), Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) é fundamental para a criação de uma agenda conjunta em prol das hidrovias em que os benefícios sociais, ambientais e econômicos são reconhecidos por todos agentes intervenientes.

8. As ações e as políticas públicas voltadas ao incentivo do transporte hidroviário, no entanto, ainda enfrentam desafios, a exemplo do uso múltiplo das águas e a redução dos conflitos entre a movimentação de cargas no transporte hidroviário e a geração de energia, tema que ainda enseja diálogos para fomentar maior previsibilidade e confiabilidade no transporte hidroviário.

9. Nesse contexto, e, visando ao aperfeiçoamento da regulação e à abertura de um diálogo com a sociedade civil sobre as hidrovias brasileiras, foram estabelecidas ações prioritárias conforme o documento (SEI nº 1983649), que indica sugestões preliminares de projetos prioritários a serem desenvolvidos a fim de atrair investimentos privados, ficando demonstrado o compromisso da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) com as importantes demandas do setor. Em convergência, o Relatório Técnico PGO v7 (SEI nº 2037611) do Plano Geral de Outorgas para as hidrovias aponta trechos hidroviários prioritários para serem estudados.

PGO - HIDROVIAS E RESPECTIVOS TRECHOS	
ESTRATÉGICOS	Amazonas - Barra Norte Tapajós Paraguai - Tramo Sul - Tramo Norte Madeira Hidrovias do Sul - Lagoa dos Patos e Lagoa Mirim Tocantins
NAV. CONSOLIDADA	Amazonas (Manaus - Itacoatiara) Tietê Solimões Paraná
POTENCIAL	São Francisco Parnaíba Guaporé-Mamoré

Figura 1: Classificação de trechos hidroviários.  
Fonte: PGO, ANTAQ.

10. Para desenvolver esses projetos de forma célere e eficaz faz-se necessário o incremento da produção especializada na elaboração de estudos preliminares, de pré-viabilidade e levantamentos técnicos que culminarão na elaboração de EVTEAs de projetos de concessão hidroviária.

## 2.2. Da Restruturação Interna da ANTAQ

11. Para impulsionar a competência de poder concedente, a ANTAQ recentemente alterou o seu Regimento Interno estabelecido na [Resolução ANTAQ nº 3.585, de 18 de agosto de 2014](#), para incluir as criações de uma Assessoria Especial de Concessões (AEC) e uma Secretaria Especial de Estudos e Projetos

(SEEP), com competências específicas para estruturar projetos de concessão hidroviária. A seguir, as competências de cada unidade organizacional da ANTAQ relacionada à exploração de hidrovias

*"Art. 26-A. À Assessoria Especial de Concessões compete:*

*I - assessorar a Diretoria da ANTAQ em temas relacionados a arrendamentos e concessões portuárias e de infraestruturas aquaviárias;*

*II - atuar na estruturação de projetos de arrendamentos e de concessões portuárias e de infraestruturas aquaviárias;*

*III - articular internamente, bem como junto aos órgãos responsáveis pela formulação de políticas públicas e aos órgãos de controle, a estruturação de arrendamentos e de concessões portuárias e de infraestruturas aquaviárias;*

*IV - cooperar com entidades do setor de transporte na elaboração de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, visando a melhoria da modelagem e a proposição de novos arrendamentos e de concessões portuárias e de infraestruturas aquaviárias;*

*V - prestar apoio à CPLA; e*

*VI - promover diligências em apoio aos processos de licitações portuárias ou de infraestruturas aquaviárias". (NR)"*

*"Art. 43-A. À Secretaria Especial de Estudos e Projetos compete:*

*(...)*

*XIV - elaborar termos de referência, fornecendo subsídios para a confecção de editais e contratos de prestação de serviço para a realização de estudos e pesquisas relacionados ao modal aquaviário, bem como acompanhar, orientar e supervisionar os trabalhos desenvolvidos no âmbito da execução de tais estudos;*

*(...)*

*XVI - estruturar os projetos de concessões hidroviárias;*

*XVII - analisar os Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica dos projetos hidroviários, elaborar os termos de referência para a contratação de Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica, bem como realizar levantamentos técnicos com vistas à estruturação de concessões hidroviárias;"*

*"Art. 47. À Superintendência de Outorgas compete*

*(...)*

*IV - elaborar proposta para o plano geral de outorgas para prestação de serviços de transporte aquaviário e exploração da infraestrutura na navegação; e"*

12. Por fim, é relevante destacar a divisão de competências estabelecida para a elaboração do planejamento institucional da exploração de infraestrutura aquaviária, no caso as hidrovias, na qual coube à ANTAQ a proposição do Plano Geral de Outorgas (PGO) ao Ministério competente, bem como a competência de poder concedente: com realização de licitações, celebração e fiscalização dos contratos, conforme disposto na [Lei nº 10.233, de 2001](#).

*"Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:*

*(...)*

*III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;*

*(...)*

*XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;*

*(...)*

*XXVIII - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União."*

13. A seguir, passamos à proposta para coletar estudos e informações para subsidiar a confecção de EVTEAs relacionados ao modal aquaviário, com base no disposto no art. 46-A, inciso XIV,

da [Resolução ANTAQ nº 3.585, de 2014](#).

### 3. DA ANÁLISE

#### 3.1. *Da Estruturação de Concessões de Serviços Públicos*

14. A fase de estruturação de projetos de concessão de serviços públicos, de maneira geral, é composta pela elaboração de estudos de viabilidade (fase interna) e pela execução dos procedimentos licitatórios (fase externa).

15. Previamente ao início da estruturação de concessões de serviços públicos deve-se proceder uma avaliação de planejamento para identificação do(s) projeto(s) a ser(em) desenvolvido(s). No caso do setor hidroviário brasileiro, conforme já exposto, há um *pipeline* de projetos já identificados a serem estudados, alguns já em curso, como a Hidrovia do Madeira, Hidrovia Barra Norte (canal de navegação na região conhecida como Canal do Curuá e Arco Lamoso) e Hidrovia do Sul (Lagoa dos Patos e lagoa Mirim).

16. Nesse universo, as hidrovias estratégicas que ainda não tiveram estudos iniciados são: Hidrovia do Paraguai; Hidrovia do Tapajós; e Hidrovia do Tocantins.

17. Com relação à produção dos estudos de viabilidade, de acordo com os modelos adotados no Brasil, os estudos técnicos abordam temáticas relativas ao mercado (serviços, demanda e receitas), às intervenções de engenharia e aos investimentos associados (CapEx), aos impactos ambientais e às medidas mitigadoras, às atividades operacionais e aos custos associados (OpEx), à modelagem Financeira e aos estudos jurídicos (*due diligence* e modelagem contratual).

18. Embora existam diversos indicativos metodológicos para a elaboração dos estudos de viabilidade, a exemplo das normas<sup>[1]</sup> emitidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a estruturação de projetos permite uma diversidade de soluções de modelagens passíveis de atender aos objetivos da política pública. A definição do modelo de negócio, das expectativas em relação à infraestrutura desejada, das tarifas praticadas, do nível de qualidade/especialização dos serviços, dentre outros, são elementos que devem ser debatidos com os *stakeholders*.

19. Esses aspectos são geralmente apreciados em dois momentos: (i) na coleta de informações/subsídios junto aos *stakeholders* antes e durante a elaboração dos estudos e viabilidade; e (ii) nos procedimentos de consulta e audiência públicas após a elaboração dos estudos de viabilidade e dos documentos jurídicos.

20. Nessa linha, a proposição de procedimentos de participação dos *stakeholders* para coleta de subsídios com vistas à elaboração de estudos voltados às concessões hidroviárias é uma ação pertinente ao contexto das hidrovias Brasileiras, em especial face à importância que o modal hidroviário ganhou no âmbito do planejamento setorial, bem como às oportunidades já identificadas junto ao mercado. Além disso, o tema é inovador para todos os agentes, razão pela qual o diálogo deve ser privilegiado.

#### 3.2. *Do Procedimento de Chamamento Público*

21. Primeiramente, é preciso destacar que a modalidade de obtenção de estudos e informações a ser realizada para subsidiar os estudos de concessões hidroviárias é por meio de doação, isto é, sem ônus à administração pública. Com isso, afasta-se o disposto no [Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015](#), que trata do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) a ser observado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública.

22. Desse modo, s.m.j., observa-se a aplicabilidade por analogia do [Decreto nº 9.764, de 11 de abril de 2019](#), que dispõe sobre o recebimento de doações de bens móveis e de serviços de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado pelos órgãos e pelas entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional. Embora, o procedimento.

23. A seguir, são apresentados trechos relevantes do [Decreto nº 9.764, de 2019](#).

Art. 1º Este Decreto dispõe sobre o recebimento de doações de bens móveis e de serviços de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado pelos órgãos e pelas entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, nas seguintes espécies: [\(Redação dada pelo Decreto nº 10.314, de 2020\)](#).

I - sem ônus ou encargo; ou [\(Incluído pelo Decreto nº 10.314, de 2020\)](#).

II - com ônus ou encargo. [\(Incluído pelo Decreto nº 10.314, de 2020\)](#).

§ 1º Os bens móveis ou os serviços relacionados com estudos, consultorias e tecnologias que intentem prover soluções e inovações ao governo e à sociedade, ainda que não disponíveis no mercado ou em fase de testes, e que promovam a melhoria da gestão pública poderão ser objeto da doação de que trata este Decreto.

(...)

Art. 6º As doações de bens móveis e de serviços de que trata este Decreto serão realizadas por meio dos seguintes procedimentos:

I - chamamento público ou manifestação de interesse, quando se tratar de doação sem ônus ou encargo; e [\(Redação dada pelo Decreto nº 10.314, de 2020\)](#).

II - manifestação de interesse, quando se tratar de doação com ônus ou encargo. [\(Redação dada pelo Decreto nº 10.314, de 2020\)](#).

24. O que se pretende, portanto, é a obtenção de estudos e informações, a título de doação, sobre temas específicos, a exemplo de outros procedimentos utilizados pela ANTAQ, como a Tomada de Subsídio e a Consulta Pública previstas na [Resolução ANTAQ nº 39, de 3 de março de 2021](#), que estabelece as regras sobre a participação social nas decisões da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, por meio de: audiências públicas, consultas públicas, reuniões participativas, tomadas de subsídio e consultas internas.

25. Diante das alternativas disponíveis, propõe-se a realização de chamamento público aberto ao público visando ampliar as possibilidades de obtenção de estudos e informações dos mais diversos tipos de interessados, indicando as potencialidades/oportunidades para estruturação de projetos de concessão.

26. Recomenda-se, ainda, possibilitar o agendamento de reuniões participativas, devidamente convocadas, em sessões presenciais abertas ao público ou, a seu critério, restritas a convidados, para obter manifestações e contribuições orais ou escritas sobre matéria específica, inclusive mediante apresentação de estudos, laudos, pareceres e outros documentos referentes à estruturação de concessões hidroviárias.

27. Considerando a complexidade de algumas informações necessárias aos estudos de viabilidade, recomenda-se a adoção de prazo de 3 (três) meses para coleta de estudos e subsídios, possibilitando aos usuários e agentes do setor aquaviário nacional que tiverem interesse em apresentar estudos em prazo superior ao estabelecido, informem dentro do prazo indicado manifestação indicando o conteúdo a ser apresentado e o prazo proposto.

### 3.3. **Da Proposta de Coleta de Estudos e Informações para Concessões Hidroviárias**

28. Dentre as hidrovias estratégicas<sup>[2]</sup> que ainda não possuem estudos em andamento, temos a Hidrovia do Paraguai; Hidrovia do Tapajós; e Hidrovia do Tocantins.

29. Para o presente procedimento de obtenção de estudos e informações propõe-se foco na Hidrovia do Paraguai-Paraná, dando sequência ao planejamento institucional das hidrovias. Vale destacar que o "Corredor Norte" já possui 2 projetos em desenvolvimento (Hidrovia do Madeira e Hidrovia Barra Norte), assim como a Região Sul, que já foi contemplada com um projeto, motivo pelo qual sugere-se a Hidrovia do Paraguai-Paraná localizada na Região Oeste. Na sequência, as demais hidrovias estratégicas serão devidamente estudadas.

30. As informações a serem coletadas junto à sociedade para subsidiar a estruturação do projeto de concessão da Hidrovia do Paraguai-Paraná formam um complexo conjunto de dados que envolvem diversas áreas de conhecimento, incluindo aspectos econômicos, jurídicos, de engenharia etc., de

modo que é bastante improvável que um agente individual contribua, a título de doação, com a completude das informações necessárias. Com base nisso, propõe-se a possibilidade dos agentes enviarem informações parciais de acordo com as suas disponibilidades e conhecimentos. Tal estratégia visa conferir maior qualidade às informações obtidas.

31. Desse modo, os subsídios a serem encaminhados pelos interessados podem se relacionar aos aspectos associados à estruturação de projetos de concessões hidroviárias, incluindo estudos de mercado (serviços, demanda e receitas), às intervenções de engenharia e aos investimentos associados (CapEx), aos impactos ambientais e às medidas mitigadoras, às atividades operacionais e aos custos associados (OpEx), à modelagem Financeira, aos estudos jurídicos (*due diligence* e modelagem contratual) e outros.

32. Por outro lado, entende-se oportuno indicar informações de relevante interesse da ANTAQ para a avaliação e elaboração dos projetos de estruturação, incluindo-os no chamamento público, buscando direcionar, na medida do possível, os estudos a serem produzidos e encaminhados pelos agentes.

33. Para a produção desse *rol* de informações relevantes a serem sugeridas no chamamento público foram realizadas tratativas junto à empresa INFRA S.A., a qual, em parceria com a ANTAQ, está desenvolvendo Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEAs) para exploração das hidrovias do país. Como resultado, foi elaborado o Roteiro de Informações para subsidiar estudos hidroviários (SEI nº 2044380), para o qual se recomenda adoção integral. O conteúdo é exposto abaixo:

#### Roteiro de Informações para subsidiar estudos hidroviários.

##### **1. Finalidades da hidrovía:**

- a) Descrever os principais desafios e gargalos à navegação hidroviária;
- b) Descrever o regime de navegação hidroviária existente e oportunidades de melhorias, por tipo de carga, incluindo o volume de carga anual, consignação média das embarcações, principais rotas e como essa navegação se insere na logística regional;
- c) Descrever a zona de influência da hidrovía, por produto e região, explicitando a metodologia utilizada para definição do Mercado Relevante, por produto e região;
- d) Descrever o regime de cheia e vazante do rio (estiagem), dados de estações fluviométricas ocupadas continuamente, correlação do nível do rio com o regime de vazão e taxas de assoreamento, com respectivos dados históricos e estudos;
- e) Descrever as dimensões máximas operacionais das embarcações ou comboios (comprimento, boca, calado máximo), em cada estação (ou período) do ano, com respectivo critério adotado pela Autoridade Marítima para o estabelecimento desses limites. Propor a condição futura almejada, caso exista proposta de alteração dessas dimensões máximas;
- f) Descrever eventuais riscos ambientais e sociais associados a exploração da hidrovía ou que possam trazer reflexos sobre sua exploração, incluindo segurança patrimonial, exploração mineral irregular, entre outros;
- g) Descrever eventuais questões operacionais não diretamente afetas a operação da hidrovía, mas que tenham impacto na sua operação/manutenção, por exemplo: questões afetas a disponibilidade de terminais, acessos rodoviários/ferroviários, infraestruturas de transbordo, possíveis deficiências/fragilidades nas infraestruturas de origem/destino da carga;
- h) Sugestões relacionadas a estruturação da regulação econômica dos contratos, incluindo aspectos tarifários, de alocação de riscos ou outros diretamente ligados aos incentivos econômicos do contrato (os subsídios podem ser colhidos tanto de usuários interessados como de potenciais parceiros privados como contraparte do contrato).

##### **II. Serviços e obras:**

- a) Levantar o histórico de batimetrias, intervenções de dragagem e serviços de manutenção de balizamento, nos últimos 5 anos, com respectivas memórias/composições de custos;
- b) Indicar pontos críticos à navegação, nas condições atual e futura almejada (obstruções, pedrais, quedas acentuadas, bancos de areia, alto-fundos, pontes, linhas de transmissão, barragens e eclusas);
- c) Avaliar oportunidades de intervenções de visem maior segurança da navegação ou controle de erosão e transporte de sedimentos ao longo da hidrovía (dragagem, derrocamento, balizas, guias correntes, sistema de controle de tráfego, etc) e encaminhar respectivos estudos e/ou projetos;



- d) Apresentar levantamentos geofísicos e sondagens geotécnicas que comprovem a necessidade de derrocamento;
- e) Apresentar estudos de simulação de manobra para a hidrovia e para a embarcação-tipo utilizada na navegação;
- f) Avaliar e propor eventuais melhorias ao modelo de interação entre usuários e responsáveis pela hidrovia, de forma a potencializar os benefícios dos serviços e obras, como por exemplo: sistemas para determinação da folga dinâmica abaixo da quilha ("calado dinâmico), auxílios virtuais a navegação (balizamento virtual ou AtoN Virtual), plataformas digitais de gestão de tráfego na navegação interior (RiverPorts Planning and Information System - RPIS), entre outros.

### III. Modelo de negócio:

- a) Descrever o impacto das melhorias propostas na hidrovia sobre:
  - (i) a oferta de serviço;
  - (ii) o incremento de demanda previsto;
  - (iii) a redução potencial do custo logístico total (por produto, região e estação do ano). Explicitar a metodologia utilizada, incluindo o envio dos dados para fins de verificação de potencial redução do custo logístico total, em todos os cenários analisados; e
- b) Descrever o impacto das melhorias propostas na hidrovia vis-à-vis as demais alternativas de transporte disponíveis (rodoviário, ferroviário e/ou aéreo), bem como, se possível, dos diferentes cenários operacionais, considerando diferentes custos de afretamento de embarcações, consignações, dentre outros itens disponíveis para análise de sensibilidade do custo logístico total.

34. Também foram pesquisadas normas técnicas aplicáveis à elaboração de estudos relacionados às hidrovias, em especial as Normas da Autoridade Marítima (NORMAMs) e premissas para estudos de estruturação de empreendimentos, conforme a seguir:

- I - Obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais: NORMAM-11/DPC, 2ª revisão (2022);
- II - Auxílios à navegação (sistemas de balizamento, *AIS AtoN Virtual*): NORMAM-601/DHN, Edição 2023 (observação: esta NORMAM substitui a NORMAM-17/DHN - 5ª Revisão);
- III - Levantamentos hidrográficos (batimetria): NORMAM-501/DHN, Edição 2023 (observação: esta NORMAM substitui a NORMAM-25/DHN - 2ª Revisão);
- IV - Serviço de Tráfego de embarcações (VTS): NORMAM-602/DHN, edição 2023 (observação: esta NORMAM substitui a NORMAM-26/DHN - 5ª Revisão);
- V - Folga dinâmica abaixo da quilha ("calado dinâmico"): NORMAM-33/DPC, edição 2021;
- VI - Estações fluviométricas: sempre que possível realizar o monitoramento e medições dos rios navegáveis tendo como referência as Fichas Fluviométricas (F-43) que estão disponíveis no site da Marinha do Brasil (<https://www.marinha.mil.br/chm/estacoes-fluviometricas>);
- VII - Dados hidrológicos: os estudos devem aproveitar sempre que possível os dados provenientes das estações da Rede Hidrometeorológica Nacional (RHN), de responsabilidade da Agência Nacional das Águas;
- VIII - Composições de custos: os dados devem ser alicerçados em sistemas de custos oficiais da Administração Pública (SICRO e SINAPI), no que couber, e de forma subsidiária pesquisa de preços contendo no mínimo três cotações; e
- IX - Responsabilidade técnica: apresentar registro de ART - Anotação de Responsabilidade Técnica, no que couber.

35. Com base nas premissas expostas foi elaborado o Edital de Chamamento Público-MINUTA SEEP (SEI nº 2053643) como proposta a ser implementada pela Diretoria da ANTAQ.

#### 4. DAS CONCLUSÕES

36. Por todo o exposto, propõe-se a realização de chamamento Público com as seguintes características:

I - aberta ao público, visando identificar diferentes pontos de vista para o projeto de estruturação da Hidrovia do Paraguai-Paraná;

II - prazo de duração de 3 (três) meses, permitindo que os usuários e agentes possam produzir estudos aprofundados; e

III - com possibilidade de agendamento de Reuniões Participativas, nos termos dos arts. 33 e 34 da [Resolução ANTAQ nº 39, de 2021](#), mediante solicitação dos interessados por meio do *e-mail* [seep@antaq.gov.br](mailto:seep@antaq.gov.br).

37. Após avaliação das instâncias superiores, e na hipótese de aprovação da presente proposta, sugere-se ampla divulgação ao Edital de Chamamento Público-MINUTA SEEP (SEI nº 2053643) visando fomentar a produção de estudos e o desenvolvimento das hidrovias brasileiras.

É o entendimento.

[1] NBR 14.653-4: Avaliação de bens Parte 4: Empreendimentos, norma técnica brasileira que estabelece o modelo básico de avaliação de empreendimentos de qualquer natureza.

[2] Indicadas no Relatório Técnico PGO v7 (SEI nº 2037611).

[3] Os termos de referência são indicados para orientar os assuntos pertinentes ao escopo do documento a ser elaborado.

DAX RÖSLER ANDRADE

Coordenador Especial de Estudos



Documento assinado eletronicamente por **Dax Rosler Andrade, Coordenador Especial de Estudos**, em 10/10/2023, às 09:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **2013589** e o código CRC **F2A93D79**.