



INFRA S.A.  
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO  
GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1  
COORDENAÇÃO DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1

NOTA TÉCNICA Nº 19/2023/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-  
INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA

Brasília, 31 de julho de 2023.

**PROCESSO Nº 50840.101715/2021-06**

**INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - SNPTA**

### **1. ASSUNTO**

Revisão 3 das minutas de edital e contrato relativas à concessão do Porto Organizado de Itajaí, decorrentes do processo de fiscalização por parte do TCU, de diretrizes do MPOR, bem como de pareceres da ANTAQ e do CADE.

### **2. REFERÊNCIAS**

- Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário (SEI 7390088);
- E-mail com diretrizes do MPOR (SEI 7390110);
- Relatório Técnico nº 1/2023/SEEP, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ (SEI 7390114); e
- Nota Técnica nº 5/2023/CGAA3/SGA1/SG/CADE (SEI 7390117).

### **3. CONTEXTUALIZAÇÃO**

As versões de minutas de edital, contrato e correspondentes anexos referentes à concessão do Porto Organizado de Itajaí a que se referem a presente manifestação representam a sexta versão desses documentos, denominada Revisão 3 (REV3), conforme o seguinte histórico:

- a) Versão original dos documentos, a serem submetidas ao processo de consulta e audiência públicas (SEI 4650855 e 4650917), justificada pela NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (SEI 4550628), de 29/09/2021;
- b) Versão revisada dos documentos decorrente de solicitação da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura (SNPTA/MInfra), de outubro de 2021 (SEI 4784197), embasada pela Nota Técnica nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 29/10/2022 (SEI 4747842)
- c) Revisão 1 (REV1) dos documentos após o processo de consulta e audiência públicas, bem como contemplando as manifestações do Grupo de Trabalho GT-ODSE-001-21-DG da ANTAQ, no âmbito da agência reguladora, que teve por finalidade, acompanhar desestatizações portuárias (SEI 5827966 e SEI 5827967), motivada pela NOTA TÉCNICA Nº 20/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 29/06/2022 (SEI nº 5789313);
- d) Revisão 1.1 (REV 1.1) dos documentos, provocada pela Deliberação-DG nº 110/2022, com o teor do Despacho Antaq (SEI 5928149), que determinou um conjunto de modificações em diferentes aspectos da modelagem do empreendimento (SEI nº 5928728), que teve por justificativa a NOTA

TÉCNICA Nº 24/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 02/08/2022 (SEI nº 5931473) – pontue-se que REV1.1 foi a versão recepcionada pelo Tribunal de Contas da União - TCU para o processo de fiscalização da desestatização do Porto de Itajaí; e

e) REV2 dos documentos (SEI 6639577 e 6639581), considerando a manifestação final da SeinfraPortoFerrovia/TCU, de 25/11/2022 (SEI nº 6639583), que, por sua vez, contempla o resultado das negociações entre área técnica do TCU, ANTAQ, MInfra e Infra S/A sobre a índice de reajustamento contratual, materializada na Nota Técnica nº 4/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI 6483294) e respectivo anexo (SEI 6483442), justificadas por nota técnica de dezembro de 2022.

f) REV3, objeto da presente Nota Técnica, que consiste na versão dos documentos ora apresentados (SEI nº 7416577 e nº 7416580), com base no Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário (SEI 7390088), em e-mail com diretrizes do Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR (SEI 7390110), no Relatório Técnico nº 1/2023/SEEP, da ANTAQ (SEI 7390114) e na Nota Técnica nº 5/2023/CGAA3/SGA1/SG/CADE (SEI 7390117).

Em linhas gerais, o TCU determinou no referido Acórdão a retirada do mecanismo da Conta Vinculada, bem como a necessidade de análise concorrencial pela ANTAQ e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, além de propor outros ajustes na modelagem. Já o MPOR apresentou diretriz determinando a manutenção de uma autoridade portuária pública, aproveitamento ao máximo os estudos já avaliados pelo TCU, bem como alternativas para a manutenção dos recursos do projeto na localidade. Já a ANTAQ e o CADE, mediante seus pareceres técnicos, apresentaram suas conclusões acerca do cenário concorrencial e eventuais reflexos na modelagem da concessão.

Nesse contexto, passa-se a apresentar as principais alterações realizadas com base nas definições mencionadas.

## **4. PRINCIPAIS ALTERAÇÕES REALIZADAS COM BASE NAS DIRETRIZES ESTABELECIDAS**

### **4.1 Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário**

#### *Conta Vinculada*

A conta vinculada foi um mecanismo previsto com o objetivo de estabelecer uma reserva de recursos na concessão, visando garantir liquidez na ocorrência de situações previstas na matriz de riscos contratual como responsabilidade do poder concedente. Com isso, buscou-se conferir maior agilidade na recomposição de desequilíbrios econômico-financeiro decorrente de riscos não alocados à concessionária, como no caso de atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou investimentos adicionais decorrentes de hipóteses de caso fortuito e força maior que, em condições normais de mercado, não pudesse ser caracterizadas como evento segurável.

A adoção desse mecanismo, contudo, foi questionada pelo TCU no seu processo de fiscalização. Em linhas gerais, a Corte de Contas entendeu que os recursos da conta vinculada seriam recursos públicos, que deveriam ser remetidos à Conta Única do Tesouro e seguir a liturgia exigida pelo direito financeiro para planejar, prever, orçar e executar receitas e despesas públicas.

Diante desses questionamentos, foram realizadas tentativas de adaptação da conta vinculada para suprir as preocupações do TCU, conforme amplamente explanado na Nota Técnica nº 7 (SEI 6621860).

Não obstante, mediante o Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário (SEI 7390088) a Corte de Contas reiterou o seu entendimento sobre a inadequação da Conta Vinculada, determinando ao Ministério que:

9.2.1.1. antes da publicação do Edital, revisem a modelagem da concessão para excluir o mecanismo de reserva de recursos para indenizações e reequilíbrios econômico-financeiros denominado “conta vinculada”, em cumprimento aos art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, ‘d’ da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021;

Dada essa determinação, todas as menções à Conta Vinculada foram suprimidas das minutas de edital e

contrato, realizando-se as adaptações necessárias. Em razão disso, também foi excluído do contrato o seu Anexo 10 - Minuta Referencial de Contrato de Administração de Contas, que serviria de referência para o futuro contrato a ser firmado com o Banco Depositário, onde seriam depositados os recursos da Conta Vinculada.

#### *Demais pontos tratados no Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário*

Além da exclusão da Conta Vinculada, o TCU determinou outros ajustes nas minutas de edital e contrato, todos acatados na presente revisão. As respectivas alterações estão indicadas neste documento, no capítulo "*Detalhamento das alterações realizadas nas minutas*".

## **4.2 Diretrizes MPOR**

### *Inclusão da figura da Administração Portuária Pública na modelagem da concessão*

Inicialmente, é importante retomar a concepção original do modelo regulatório proposto para a exploração do Porto de Itajaí, que tinha como objeto contratual o desempenho, pela Concessionária, das funções de Administração do Porto *como um todo*, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos.

Essa definição inicial do objeto da concessão foi estabelecida com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí, que trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas e possui uma única área destinada a arrendamento 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, o objeto do contrato foi definido com base no art. 20 do Decreto nº 8.033/13, que estabelece 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, à época, que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso tem o potencial de trazer 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, vislumbrou-se à época que, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, seria adequado que a Concessionária explorasse 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 operação portuária, também todas as atribuições de administração do porto integrariam as atividades a serem realizadas pela concessionária.

Contudo, recentemente, o MPOR passou a ressaltar a importância da manutenção de uma Administração Portuária pública na modelagem da concessão, com escopo específico de atuação, mais focado nas tratativas da relação porto-cidade e suporte às atividades de Estado, entre outras, ficando o parceiro privado responsável pela implementação dos investimentos já identificados, bem como pela operação e manutenção do terminal de contêineres, do canal de acesso e outras infraestruturas do porto. A referida diretriz do

Ministério foi registrada em e-mail de 12/04/23 (SEI 7390110), nos seguintes termos:

Tendo em vista as novas diretrizes do atual governo, faz-se necessária a revisão da modelagem elaborada pela Infra S.A acerca do Projeto de Desestatização do Porto de Itajaí, a qual foi objeto de avaliação pelo TCU (Acórdão nº 245/2023). Nesse sentido, destacam-se as seguintes premissas para a revisão dos estudos: a) manutenção de uma Autoridade Portuária Pública para aquele Porto Organizado; b) buscar o aproveitamento máximo dos estudos avaliados pelo TCU (Acórdão nº 245/2023); e c) alternativas para manutenção dos recursos do projeto na localidade. (grifos nossos)

Além disso, em reunião de trabalho realizada com representantes do MPOR, foram ajustados os modelos de remuneração da Autoridade Portuária Pública, dados os cenários institucionais-regulatórios apresentados.

Diante dessa diretriz, entendeu-se que a melhor forma de ajustar o modelo inicialmente proposto, buscando aproveitamento dos estudos já avaliados pela Corte de Contas, seria manter a figura jurídica da Concessão, com base no mesmo fundamento legal (inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013), atribuindo ao parceiro privado certas funções de administração portuária, entre as quais destaca-se a operacionalização da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. O objeto do contrato passa então a ser a "*cessão onerosa da Área da Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho parcial 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*". Desse modo, o parceiro privado mantém integralmente sua função de realizar a operação portuária, enquanto as funções de administração portuária previstas na legislação são divididas entre a figura da Administração Portuária Pública - atribuída ao Município de Itajaí ou outro ente municipal por este estabelecido - e a Concessionária. Grande parte dessas atribuições constam nas cláusulas da minuta de contrato relativas aos deveres das partes e entes intervenientes, como exemplificado a seguir:

**13.3.3. Com relação às competências legais de administração do porto, são deveres da Concessionária:**

- 13.3.1. Arrecadar as Receitas Tarifárias e Receitas Não Tarifárias relativas às suas Atividades;
- 13.3.2. Fiscalizar e executar, direta ou indiretamente, as obras de construção, reforma, eventual ampliação, melhoramento e conservação das Instalações Portuárias;
- 13.3.3. Promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao Porto Organizado, com o apoio, no que couber, da Administração Portuária Pública;
- 13.3.4. Autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na Área do Porto Organizado, ouvida a Administração Portuária Pública e as demais autoridades do Porto Organizado, respeitado o Regulamento de Exploração do Porto;
- 13.3.5. Autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da Autoridade Marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;
- 13.3.6. Suspender as Operações Portuárias que prejudiquem o funcionamento do Porto Organizado, ressalvados os aspectos de interesse da Autoridade Marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;
- 13.3.7. Adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no Porto Organizado;
- 13.3.8. estabelecer o horário de funcionamento do Porto Organizado, observadas as diretrizes do Poder Concedente e da Administração Portuária Pública e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e
- 13.3.9. Prestar informações que visem subsidiar a atuação do Conselho de Autoridade Portuária e do Órgão de Gestão de Mão De Obra, nas suas respectivas áreas de atuação;
- 13.4. Com relação à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, são deveres da Concessionária:
  - 13.4.1. Executar as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção, aprofundamento ou ampliação de acessos portuários e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;
  - 13.4.2. Executar o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários ao acesso ao

Porto Organizado;

13.4.3. Caso encontrado material rochoso na execução das obras e serviços necessários à realização da dragagem de implantação prevista no Anexo 1, o concessionário deverá:

13.4.3.1. Realizar a devida caracterização do material rochoso encontrado, de modo a tornar público: (a) as condições geológico-geotécnicas das áreas a serem dragadas; (b) as sondagens geotécnicas realizadas sobre o material rochoso; (c) o volume de material a ser removido; (d) o equipamento a ser utilizado e a metodologia executiva; e (e) o prazo de execução; e

13.4.3.2. Executar as obras e serviços de dragagem necessárias à remoção do material rochoso, respeitado o disposto na Subcláusula 19.2.26.

13.5. Com relação às competências legais de administração do porto de interface com outras autoridades, são deveres da Concessionária:

13.5.1. Sob coordenação da Autoridade Marítima:

13.5.1.1. Estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do Porto Organizado;

13.5.1.2. Delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

13.5.1.3. Delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

13.5.1.4. Estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

13.5.1.5. Estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas dos cais do Porto Organizado;

13.5.2. Sob coordenação da Autoridade Aduaneira, nos limites da Área da Concessão:

13.5.2.1. Delimitar a área de alfandegamento; e

13.5.2.2. Organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas. [...]

#### **16.1. São direitos e deveres da Administração Portuária Pública:**

16.1.1. Fiscalizar infrações e descumprimentos de seus contratados, inclusive impondo-lhe sanções e penalidades, na forma dos contratos estabelecidos.

16.1.2. Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e o Contrato de Concessão;

16.1.3. Assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do Porto Organizado ao comércio e à navegação;

16.1.4. Pré-qualificar os Operadores Portuários, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Poder Concedente;

16.1.5. Arrecadar e fiscalizar o pagamento das Contribuições Fixas para a Administração Portuária Pública e Contribuições Variáveis para a Administração Portuária Pública.

16.1.6. Arrecadar as tarifas portuárias que não estejam no escopo das atividades exploradas economicamente pela Concessionária no âmbito da Área da Concessão.

16.1.7. Fiscalizar os Operadores Portuários, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

16.1.8. Reportar à ANTAQ infrações a dispositivos legais, contratuais e regulamentares, inclusive aqueles previstos no Regulamento de Exploração do Porto e nas normas de pré-qualificação dos Operadores Portuários;

16.1.9. Organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo Poder Concedente.

16.1.10. Prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão De Obra;

16.1.11. Estabelecer o Regulamento de Exploração do Porto, observadas as diretrizes do Poder Concedente, nos termos deste Contrato de Concessão e do Anexo 1;

16.1.12. Comunicar à Concessionária, em até 05 (cinco) dias, quando citado ou intimado de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade da Concessionária, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo;

16.1.13. Prestar apoio institucional à Concessionária, nos limites de suas competências

Ademais, as atividades de planejamento, mediante a elaboração do PDZ e do Regulamento de Exploração do Porto - REP, de exploração de áreas não afetas às operações portuárias e do transporte de passageiros, também foram atribuídas à Administração Portuária Pública. Dessa forma, atribui-se ao ente público atuação justamente em questões estratégicas do porto e de interface com o município, em linha com a diretriz ministerial anteriormente mencionada.

Outra alteração central na modelagem diz respeito aos conceitos de Área do Porto Organizado e Área da Concessão, que anteriormente eram equivalentes em termos práticos. Na presente versão das minutas de edital e contrato, a Área do Porto Organizado continua equivalente à área da poligonal delimitada por ato do Poder Executivo Federal, enquanto a Área da Concessão foi limitada em termos conceituais, definida como área contida dentro da Área do Porto Organizado, com vistas à realização das Atividades pela Concessionária, que inclui as áreas destinadas à Infraestrutura de Acesso Aquaviário bem como à Operação Portuária, exceto as destinadas a movimentação de passageiros ou que tenham sua gestão atribuída à Administração Portuária Pública. Conforme esses conceitos, as responsabilidades da Concessionária passam a ser relativas somente à Área da Concessão, e não à totalidade da área da poligonal do Porto Organizado. Isso significa que, embora atualmente toda a área operacional do porto esteja contemplada dentro da Área da Concessão, existe a possibilidade de, em futuras expansões da poligonal, determinadas áreas, operacionais ou não, fiquem sob a gestão da Administração Portuária Pública, nos termos da Subcláusula 3.1.2 da minuta de Contrato, que dispõe:

3.2 Em caso de expansão da **Área do Porto Organizado**, as novas áreas, sejam destinadas à **Operação Portuária** ou não, poderão ser atribuídas à **Administração Portuária Pública** ou passar a integrar a **Área da Concessão**, nos termos a serem estabelecidos no **PDZ**.

Tendo em vista esse conjunto de competências atribuídas à Administração Portuária Pública, bem como a diretriz ministerial de que a modelagem deve priorizar a manutenção dos recursos do projeto na localidade, foram previstas contribuições financeiras da Concessionária ao ente público, com vistas a financiar essas atividades. O detalhamento sobre essas contribuições será apresentado posteriormente, ao longo deste documento.

Por fim, é importante ressaltar que os ajustes na modelagem jurídica não provocaram alterações significativas no modelo de negócio da Concessionária, que continua integralmente responsável pela operação portuária da área operacional atualmente estabelecida e pela operacionalização do uso da infraestrutura de acesso aquaviário.

#### 4.3 Pareceres sobre aspectos concorrenciais, elaborados pela ANTAQ e pelo CADE

Em cumprimento ao item 9.6 do Acórdão nº 245/2023, do Plenário do TCU, tanto ANTAQ quanto CADE promoveram a elaboração de estudo concorrencial para a concessão do Porto de Itajaí. A recomendação foi a seguinte:

*"dar ciência à ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) de que o TCU determinou ao MInfra e à Antaq que elaborem estudo concorrencial do leilão para a concessão do Porto de Itajaí pautado em análises técnicas atualizadas e recomendou que condicionem a participação no certame de grupos econômicos verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no mercado relevante de terminais portuários de contêineres, ainda que somente em etapa preliminar do certame, à análise e manifestação favorável daquele Conselho, preferencialmente levando em conta as metodologias propostas pelo Guia de Análise de Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários (Guia AIC-TP)"*

Em atendimento ao quesito, a ANTAQ elaborou o Relatório Técnico nº 1/2023/SEEP, elaborado pelo grupo de trabalho instituído por meio da Ordem de Serviço nº 14/2023/DG, que cuidou de realizar uma análise e elaboração de estudo concorrencial do projeto de leilão para o Porto de Itajaí, pautado em análises

técnicas atualizadas que avaliem a participação no certame de grupos econômicos verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no mercado relevante de terminais portuários.

Em suma, o relatório tratou de definir o Mercado Relevante, analisá-lo e simular cenários competitivos pós-leilão, averiguando os *clusters* portuários da região.

Do ponto de vista conclusivo, o Grupo de Trabalho instituído afirma:

*"I - Dentre os cenários avaliados no MR do Complexo de Itajaí e do MR Cluster Santa Catarina, não ficou evidenciada a probabilidade de ocorrência de fechamento de mercado e abuso de posição dominante, tendo em vista os volumes de transporte marítimo e as capacidades de movimentação dos terminais, que serão incentivos naturais para que o agente atraia novas cargas e opere em regime de eficiência (preço e qualidade); e*

*II - Com isso não se vislumbrou nem no MR menor e mais conservador (Complexo de Itajaí), a necessidade de proibição de participação de incumbentes no certame, considerando a estrutura de mercado dos terminais de contêineres."*

Ainda, no que tange o conteúdo do Acórdão nº 245/2023 relacionado ao aspecto concorrencial do certame, pontuou as recomendações e determinações, respondendo objetivamente cada um dos pontos. Quanto a recomendação contida no item 9.3.2.1, afirma:

*"9.3.2.1. antes da publicação do Edital, avalie a conveniência e oportunidade de instituir no modelo licitatório mecanismos de incentivos a entrada de novas empresas no mercado;*

***R: no presente estudo não foi considerada crível a realização de condutas anticompetitivas e abuso de poder econômico, não sendo necessária a inclusão de cláusulas contratuais, bem como condicionar a participação de qualquer grupo econômico incumbente."*** (grifos nossos)

Quanto ao item 9.3.2.3 do Acórdão:

*"9.3.2.3. promova o monitoramento da oferta de serviços do Mercado Relevante, de forma a antecipar, com a devida antecedência, a necessidade da adoção de políticas públicas de fomento da expansão da capacidade instalada;*

***R: A ANTAQ possui grande quantidade de dados com criação de painéis de BI que pode subsidiar o monitoramento do Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR."***

Resumidamente, essas foram as conclusões trazidas pela ANTAQ em resposta aos pontos levantados pelo TCU.

Do ponto de vista de regulação do Edital e do Contrato, ora em revisão, não foram identificadas necessidades de ajustes em função dos termos do Relatório Técnico nº 1/2023/SEEP.

No que diz respeito a análise realizada pelo CADE, a Nota Técnica nº 5/2023/CGAA3/SGA1/SG/CADE cuidou de analisar e se manifestar acerca das conclusões obtidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) no contexto do estudo concorrencial da outorga do Porto de Itajaí. Em especial, a Nota Técnica se debruça sobre a seguinte determinação: *"à conveniência e oportunidade de condicionar a participação de grupos econômicos verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no mercado relevante de terminais portuários de contêineres, ainda que somente em etapa preliminar do certame"*.

A extensa análise considerou as atribuições do CADE e da Lei Brasileira de Defesa da Concorrência, a definição do mercado relevante do Porto de Itajaí, os potenciais efeitos anticompetitivos advindos da concessão, as sobreposições horizontais e as integrações verticais. Quanto às conclusões, o Grupo de Trabalho do CADE entendeu que:

*"239. Conforme fundamentado, a SG não vê riscos concorrenciais que podem advir*

*caso a Portonave/MSC, a Itapoá/Maersk e/ou qualquer de suas acionistas venham a se consagrar vencedoras no leilão do Porto Organizado de Itajaí, nos termos da fundamentação e da análise de cenários desenvolvida ao longo desta Nota Técnica.*

*240. Desta forma, os cenários aventados não apresentam riscos concorrenciais após o leilão, considerando-se a inexistência de incentivos para fechamento de mercado tanto a montante, quanto a jusante decorrente de possíveis reforços de integrações verticais entre armadores e operadores portuários, bem como pela baixa probabilidade de exercício do poder de mercado decorrente da combinação dos ativos de empresas incumbentes no mercado de movimentação de cargas conteneurizadas ao se sagrarem vencedoras do certame.*

*Não obstante, cabe ressaltar que, conforme o art. 88 § 5º e 6º da Lei 12.529/2011, mesmo casos que “impliquem eliminação da concorrência em parte substancial de mercado relevante, que possam criar ou reforçar uma posição dominante ou que possam resultar na dominação de mercado relevante de bens ou serviços”, podem ser autorizados*

*desde que sejam observados os limites estritamente necessários para atingir os seguintes objetivos:*

*I - cumulada ou alternativamente:*

*a) aumentar a produtividade ou a competitividade;*

*b) melhorar a qualidade de bens ou serviços; ou*

*c) propiciar a eficiência e o desenvolvimento tecnológico ou econômico; e*

*II - sejam repassados aos consumidores parte relevante dos benefícios decorrentes.*

*242. Conforme fundamentado, a SG não vê possíveis riscos concorrenciais que podem advir caso a Portonave/MSC ou a Itapoá/Maersk - agentes, portanto, verticalizados - e/ou qualquer de suas acionistas venham a se consagrar vencedoras no leilão do Porto Organizado de Itajaí, nos termos da fundamentação e da análise de cenários ceteris paribus feita ao longo desta Nota Técnica. Ademais, ressalta-se que a verticalização no setor de pode trazer eficiências logísticas e redução de custos operacionais que, em última instância, podem ser repassadas para os consumidores.*

*243. No entanto, apesar de entender que a simples verticalização é insuficiente para se concluir por efeitos concorrenciais negativos que demandem uma intervenção da autoridade concorrencial, bem como de não se vislumbrar preocupações nos cenários ora analisados, o Cade tem acompanhado de forma atenta as discussões internacionais sobre os efeitos concorrenciais no mercado portuário devido à evolução do mercado de transporte de contêineres ao longo dos anos e o compartilhamento de contratos operacionais entre os diversos armadores (VSAs e SCAs, que podem fazer com que as cargas dos partícipes dos contratos tendam a ser direcionadas para o terminal do armador verticalizado).*

*244. Assim, ainda que se entenda pela não limitação da participação de quaisquer players no leilão do Porto de Itajaí, entende-se que mecanismos rigorosos de controle e que reforcem a repressão a condutas anticompetitivas devem ser previstos no edital e nos contratos assinados com os arrendatários."*

Dadas as conclusões de ANTAQ e CADE acerca do processo, entende-se que foram superadas as determinações e recomendações contidas no Acórdão nº 245/2023.

Do ponto de vista de minuta de edital e de contrato, entende-se que, de todos os pontos trazidos, merece atenção a necessidade de repressão de práticas anticompetitivas, em especial a prática de açambarcamento, conforme descritos nos pontos 150 a 153 da Nota Técnica nº 5/2023/CGAA3/SGA1/SG/CADE. Adicionalmente, o item 244 traz recomendação de inserção de mecanismos de controle que reforcem a repressão a condutas anticompetitivas. Nesse sentido, dada a preocupação posta, fora incluída



a Subcláusula 9.1.3 da minuta de contrato, a saber:

*"9.1.3. Sem prejuízo das medidas fiscalizatórias e sancionatórias previstas nas normas e neste **Contrato de Concessão**, havendo indícios ou fundado receio de materialização de riscos e efeitos potenciais derivados de condutas anticompetitivas, discriminatórias ou abusivas da **Concessionária** em conjunto com o seu controlador integrado, a **ANTAQ** poderá adotar, por prazo certo, medidas mitigatórias, níveis de serviço ou limites comportamentais adicionais que visem combater e inibir práticas anticompetitivas, **inclusive em caso de açambarcamento em função do pagamento da contribuição variável**, respeitando, para tanto, o contraditório e garantida a apresentação de justificativas quanto à razoabilidade da atividade."* (grifos no original)

Além do mais, verifica-se que ambos documentos não trataram diretamente da disputa pelo mercado, especialmente no que diz respeito a formação de consórcio para participação no certame. Dessa forma, dadas as conclusões contidas na Seção B1 do EVTEA, bem como a aprovação do processo de concessão por parte do Tribunal de Contas da União, entende-se que as restrições a formação de consórcio contidas no edital devem ser mantidas.

## 5. DETALHAMENTO DAS ALTERAÇÕES REALIZADAS NAS MINUTAS

### 5.1. MINUTA DE EDITAL

Em relação à minuta de edital, foram realizadas as seguintes alterações:

- Ajuste do preâmbulo e do edital como um todo, para alteração do ente que representa o poder concedente, substituindo-se o extinto MINFRA pelo MPOR.
- Ajuste do preâmbulo e do item 1.4, relativos ao objeto do leilão, que passa a ser o desempenho parcial das funções de administração do porto e a exploração da sua infraestrutura.
- Ajuste do preâmbulo, para indicar que a utilização da Lei 8.666/93 poderá ocorrer até 29/12/23, por força da MP 1167/23.
- Item 1.1.3, que trata da definição da "Área da Concessão", no intuito de diferenciá-la da parcela da Área do Porto Organizado que poderá não estar na gestão da concessionária. Dessa forma a Área da Concessão passa a ser definida como *"Área contida dentro da Área do Porto Organizado, com vistas à realização das Atividades pela Concessionária, nos termos do Contrato de Concessão, que poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do Porto Organizado"*.
- Exclusão do item 1.1.6, que estabelecia a definição de Banco Depositário. Devido à exclusão do mecanismo da Conta Vinculada, por força do item 9.2.1.1. do Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário, não se faz mais necessária a figura do Banco Depositário.
- Ajuste do item 1.1.9, que estabelece a definição do termo "Concessão", o qual passa a ser conceituado como *"Cessão onerosa da Área da Concessão, com vistas à sua administração e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, conforme as obrigações e os encargos previstos no Contrato de Concessão"*.
- Exclusão do item 1.1.12, que estabelece a definição da Conta Vinculada. A supressão foi realizada em razão de determinação constante no item 9.2.1.1. do Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário .
- Ajuste do item 1.1.27, que estabelece a definição do MPOR.
- Ajuste do item 1.1.33, que estabelece a definição de Porto Organizado, de modo a indicar que a sua gestão será realizada pela concessionária somente na Área da Concessão.
- Ajuste dos itens 4.13 e 4.25.2, para estabelecimento de Valor de Outorga ( *bid*) mínimo no leilão.
- Ajuste do item 4.28, para atualização do valor da Garantia da Proposta.
- Exclusão do Capítulo VII, que trata da contratação de banco depositário para a constituição de Conta Vinculada. A supressão foi realizada em razão de determinação do TCU para a exclusão do mecanismo da Conta Vinculada.

### 5.2. MINUTA DE CONTRATO

Em relação à minuta de contrato, foram realizadas as seguintes alterações:

- Ajuste do preâmbulo e do contrato como um todo, para alteração do ente que representa o poder concedente, substituindo-se o extinto MINFRA pelo MPOR.
- Ajuste do preâmbulo, para inclusão do Município de Itajaí como interveniente, tendo em vista a inserção da Administração Portuária Pública na modelagem da concessão.
- Exclusão da Subcláusula 1.1.1.2 e ajustes no contrato como um todo, para a supressão da definição de “Administração do Porto”, tendo em vista que as funções de administração portuária foram atribuídas em parte à Administração Portuária Pública e em parte à Concessionária, não havendo mais a figura da “Administração do Porto”.
- Inclusão da Subcláusula 1.1.1.2, para estabelecer a definição de “Administração Portuária Pública”.
- Ajustes na Subcláusula 1.1.1.6 e no Anexo 8, item 8, relativas à “Área da Concessão”, no intuito de diferenciá-la da parcela da Área do Porto Organizado que não estará sujeita à gestão da concessionária.
- Exclusão das Subcláusulas 1.1.1.13, 1.1.1.21 e da Cláusula 11, para a supressão do mecanismo da “Conta Vinculada” e da previsão da celebração de contrato com o “Banco Depositário”, por força do item 9.2.1.1. do Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário.
- Ajustes nas Subcláusulas 1.1.1.8 e 1.1.1.46, visando excluir a movimentação de passageiros das definições de “Áreas Afetas às Operações Portuárias” e de “Operação Portuária”, tendo em vista que, embora essas atividades terem sido atribuídas à Concessionária, a movimentação de passageiros deverá ficar à cargo da Administração Portuária Pública, direta ou indiretamente.
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.17, que estabelece a definição de “Concessão”, para que passe a compreender somente a Área da Concessão e não de toda a Área do Porto Organizado.
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.19, que estabelece a definição de “Conselho de Autoridade Portuária - CAP”, para que este passa a ser vinculado à Administração Portuária Pública.
- Exclusão da Subcláusula 1.1.1.21, que estabelecia a definição de “Conta Vinculada”. A exclusão foi realizada por força do item 9.2.1.1. do Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário.
- Inclusão da Subcláusula 1.1.1.24, para estabelecer a definição de “Contribuição Fixa para Administração Portuária Pública”.
- Inclusão da Subcláusula 1.1.1.25, para estabelecer a definição de “Contribuição Variável para Administração Portuária Pública”.
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.27, que estabelece a definição “Data de Assunção”, excluindo-se a referência à data de 02/01/23.
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.39, que estabelece a definição de “Infraestrutura de Acesso Aquaviário”, substituindo-se “Administração do Porto” por “Concessionária”.
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.40, que estabelece a definição de “Instalação Portuária”, retirando-se a menção a movimentação de passageiros, tendo em vista que, embora a exploração de instalação portuária tenha sido atribuída à Concessionária, a movimentação de passageiros deverá ficar à cargo da Administração Portuária Pública, direta ou indiretamente.
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.44, que estabelece a definição de “Leilão”, substituindo-se Porto Organizado por Área da Concessão.
- Inclusão da Subcláusula 1.1.1.45, para estabelecer a definição de “Movimentação Mínima Exigida”, que tem como finalidade a apuração anual da Contribuição Variável para Administração Portuária Pública.
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.47, que estabelece a definição de “Operador Portuário”, substituindo-se Administração do Porto por Administração Portuária Pública.
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.49, que estabelece a definição de “Parâmetros da Concessão”, incluindo-se o Índice de Reajustamento Contratual (IRC).
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.55, que estabelece a definição de “PDZ”, retirando-se a previsão da sua elaboração pela Concessionária.
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.56, que estabelece a definição de “PEP”, substituindo-se Porto Organizado por Área da Concessão.
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.58, que estabelece a definição de “PTO”, substituindo-se Porto Organizado por Área da Concessão.
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.60, que estabelece a definição de “Porto Organizado”, incluindo-se menção à Administração Portuária Pública.
- Ajuste da Subcláusula 1.1.1.66, que estabelece a definição de “Receita Não Tarifária”, retirando-se menção a Áreas não Afetas às Operações Portuárias.
- Exclusão da Subcláusula 1.1.1.79, que estabelecia a definição de “Valor de Outorga”, uma vez que esse conceito não é citado no contrato, apenas no edital.
- Exclusão das Subcláusulas 1.1.1.80 e 6.3, que estabeleciam a definição de “Verba de Fiscalização”, bem como previam seu valor e condições de pagamento. A exclusão foi realizada tendo em vista a determinação no

item 9.2.1.2 do Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário.

- Ajuste da Subcláusula 2.1 e seguintes, relativas ao objeto do contrato, para estabelecer que a Concessionária se limitará a realizar suas atividades na Área da Concessão, bem como realizará somente parte das atribuições de administração do porto.
- Ajuste da Subcláusula 2.1.1.1, alterando-se o verbo utilizado para se referir à competência da Concessionária sobre a Infraestrutura de Acesso Aquaviário, que deixa de ser “gerir” e passa a ser “operacionalizar”, uma vez que a Administração Portuária Pública terá determinadas competências de gestão sobre o canal, nos termos da matriz estabelecida no item 114 do Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária (PEP) da minuta de Contrato.
- Ajuste da Subcláusula 2.1.2, retirando-se a previsão de que a Concessionária deverá explorar Áreas não Afetas às Operações Portuárias (exceto para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que, por disposição legal, desempenhem suas funções no Porto Organizado), tendo em vista que essa competência foi atribuída à Administração Portuária Pública.
- Ajuste das Subcláusulas 5.1, 6.2.2, 6.3.1, 6.4, 13.13 e 24.1.1, para atualização ou inclusão dos seguintes valores: garantia de execução contratual; alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária como requisito para Revisão Extraordinária; valor estimado do Contrato de Concessão; Contribuição Fixa; Contribuição Fixa para a Administração Portuária Pública; e Contribuição Variável para a Administração Portuária Pública. Destaca-se que o valor de Contribuição Variável para a Administração Portuária Pública corresponderá ao montante anual resultante da cobrança dos valores por TEU indicados na Subcláusula 6.4 da minuta de Contrato, sobre a movimentação de contêineres realizada pela Concessionária nas Áreas Afetas às Operações, respeitada a Movimentação Mínima Exigida contratualmente.
- Ajuste da Subcláusula 6.2.1.9, para alterar o início da apuração e o momento em que é devida a primeira parcela da Contribuição Variável, que passa a ser apurada e devida a partir do sexto ano até o final do prazo do contrato de concessão. A alteração foi promovida em função de diretriz emanada pelo Poder Concedente em reunião de trabalho que tratou da revisão dos estudos.
- Ajuste da Cláusula 7, que trata das disposições sobre PDZ e REP, no sentido de inserir as atribuições da Administração Portuária Pública relativas a esses instrumentos.
- Ajuste da Cláusula 9, sobre a exploração de áreas afetas e não afetas às operações, atribuindo-se à Administração Portuária Pública a competência para a exploração de áreas não afetas às operações.
- Inclusão da Subcláusula 9.1.3, que estabelece regra para evitar condutas anticompetitivas. Conforme o referido dispositivo, havendo indícios ou fundado receio de materialização de riscos e efeitos potenciais derivados de condutas anticompetitivas, discriminatórias ou abusivas da Concessionária em conjunto com o seu controlador integrado, a ANTAQ poderá adotar, por prazo certo, medidas mitigatórias, níveis de serviço ou limites comportamentais adicionais que visem combater e inibir práticas anticompetitivas. Essa inclusão foi realizada com base em recomendação constante no item 9.3.1.1 do Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário. Ademais, mediante o Relatório Técnico nº 1/2023/SEEP, a ANTAQ apresenta preocupação com uma possível subutilização do Porto de Itajaí no caso de a concessionária ser a mesma titular do TUP Portonave (§§ 154 e 155). Embora na conclusão do referido relatório não sejam determinadas alterações contratuais sobre esse ponto, a inclusão da Subcláusula 9.1.3 é uma forma de mitigar o risco verificado pela ANTAQ, sem a necessidade de inclusão de cláusulas prevendo a caducidade da concessão por descumprimento de MME, já que essa medida teria o potencial de onerar demasiadamente a concessionária, que não tem controle total sobre a demanda do seu terminal. Por fim, a referida cláusula visa endereçar preocupação no mesmo sentido apresentada pelo CADE, em sua Nota Técnica nº 5/2023/CGAA3/SGA1/SG/CADE, segundo a qual “[...] mecanismos rigorosos de controle e que reforcem a repressão a condutas anticompetitivas devem ser previstos no edital e nos contratos [...]”.
- Ajuste da Cláusula 11, relativa à transição operacional, realizando-se adaptações gerais. Em especial, foi previsto que o Plano de Transferência Operacional poderá ser dispensado pelo Poder Concedente caso não haja exploração do Porto Organizado mediante contrato de arrendamento ou de transição, ou caso não seja identificada viabilidade para a sua implementação.
- Ajuste da Subcláusula 13.2.1, para adequar sua redação tendo em vista a retirada da competência de exploração de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias pela Concessionária.
- Ajuste da Subcláusula 13.3, que estabelece as competências legais de administração do porto a serem exercidas pela Concessionária, tendo em vista a divisão dessas competências com a Administração Portuária Pública.
- Ajuste da Subcláusula 19.2.3, que estabelece a matriz de riscos contratual, para retirar do âmbito de responsabilidade do poder concedente os custos de obras novas que “não tiveram óbice” do poder concedente. Desse modo, o poder concedente passa a ter responsabilidade somente por obras novas “aprovadas” pelo poder concedente, precedidas de análise da ANTAQ, nos termos do art. 42, II do Decreto nº 8.033/13. Esse ajuste foi realizado por força do item 9.2.1.4 do Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário.
- Ajuste da Cláusula 23, que estabelece regramento sobre proposta apoiada. Foi retirado todo o regramento anteriormente existentes sobre esse mecanismo. Ao invés disso, foi incluída previsão de que a proposta apoiada somente poderá ser autorizada na hipótese da entrada em vigor de norma disciplinando o tema. Esses ajustes foram realizados por força do item 9.2.3.1 do Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário.
- Ajuste da Subcláusula 31.1.2, que versa sobre requisitos da prorrogação contratual, estabelecendo-se a previsão de

envio de informações pela Administração Portuária Pública à ANTAQ, visando a verificação da adimplência da concessão.

- Ajuste das Sucláusulas 36.1 e seguintes, que tratam do Comitê de Resolução de Disputas. Foram adequadas questões relativas ao funcionamento do Comitê, bem como incluída a possibilidade de a Administração Portuária Pública provocar as Partes para a sua instauração, mediante o acompanhamento das suas sessões e fornecimento de informações.

Em relação ao Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária (PEP), da minuta de contrato, foram realizadas as seguintes alterações:

- Ajustes do anexo como um todo, no sentido de adequar as atribuições da Concessionária e da Administração Portuária Pública ao atual modelo regulatório adotado na concessão.
- Ajuste do item 20, estabelecendo-se previsão de que a autorização de investimentos fora da Área da Concessão somente poderá ser autorizada pelo Poder Concedente quando acompanhada de profunda evidenciação da sua relação direta e indissociável com o objeto contratual, assim como de contrapartida com ganhos operacionais, em termos de aumento de resultado (aumento de receitas ou diminuição de custo ou despesas), ganho de eficiência, sinergias com as atividades principais, ou acessórias, da Concessionária na exploração da Concessão. Desse forma, os critérios em questão se aplicam a eventuais novos investimentos que sejam realizados fora da Área da Concessão, porém, dentro da Área do Porto Organizado (considerando-se o teor do item 21). O referido ajuste foi realizado com base no item 9.3.1.3 do Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário.
- Inclusão do item 21, para prever que investimentos fora da Área da Área do Porto Organizado poderão ser autorizados pelo Poder Concedente somente na hipótese de haver normatização específica regendo o tema, em especial sobre a fonte para arcar com a manutenção dos novos investimentos, o modo como se dará a transferência de titularidade do ativo; e a responsabilidade por executar, fiscalizar e manter as obras, em obediência ao arts. 37, caput, e 59 da CF/1988 e aos arts. 3º, incisos II e III, e 17, inciso VI, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013. A referida inclusão foi realizada com base no item 9.2.1.5 do Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário. Salienta-se que no referido item do Acórdão a diretriz diz respeito à Área da Concessão, porém, entendemos que o uso desse termo foi realizado conforme definido na versão anterior da minuta do contrato de concessão. Na presente versão da minuta, há diferenciação entre Área de Porto Organizado e Área da Concessão. Desse modo, entendemos que a referida disposição se aplica a investimentos fora da Área do Porto Organizado, logo, ajustamos a proposta constante no acórdão, alterando "área da concessão" por "Área do Porto Organizado".
- Inclusão do item 118, para prever que, até o início da operação do novo terminal de passageiros de Itajaí, a Concessionária deverá disponibilizar, sem custos, infraestrutura dentro da Área da Concessão para a movimentação de passageiros destinados ou provenientes de transporte aquaviário.
- Inclusão do capítulo VI.4, para inserção de matriz de responsabilidades relativas à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, no intuito de estabelecer divisão de atribuições entre a Administração Portuária Pública e a Concessionária.

Em relação ao Anexo 3 - Tarifas e Preços, da minuta de contrato, foi realizada a seguinte alteração:

- Ajuste do item 4.3, para atualização dos valores de Tarifa Teto das tarifas do Grupo Tarifário de Infraestrutura de Acesso Aquaviário.

Por fim, em relação aos documentos mencionados, bem como demais anexos das minutas de edital e contrato, foram realizadas alterações gerais no sentido ajustar as redações à atual versão da modelagem, considerando a inclusão da Administração Portuária Pública. Também foram realizados ajustes gerais nas remissões a dispositivos, numeração e formatação, no intuito de adequar as minutas aos ajustes realizados.

## 6. CONCLUSÃO

Ante ao exposto, seguem as versões revisadas das minutas de edital, de contrato e correspondentes anexos de REV3 (SEI nº 7416577 e nº 7416580), com as motivações expostas neste documento, relativas à desestatização do Porto Organizado de Itajaí.

**CONRADO FREZZA**  
Coordenador Substituto da COPAQ1/SUPAQ/DIPLAN-INFRASA

**GUILHERME TASCA MORES**  
Assessor Técnico da COPAQ1/SUPAQ/DIPLAN-INFRASA

De acordo.

**FERNANDO CORREA DOS SANTOS**  
Superintendente da SUPAQ/DIPLAN-INFRASA

[1] 425. (...) “por motivos completamente desconectados do desempenho e eficiência desses terminais”. Tal constatação, permite concluir que a rivalidade à montante entre embarcadores sob VSAs é baixa, pois, em ambiente concorrencial saudável, os armadores não buscariam induzir um mercado com menores opções de escolha à jusante.”

[2] FIARC - USUPORT vs Resolução Normativa ANTAQ nº 34/2019 - SEAE 2021. Disponível em: [https://www.gov.br/economia/pt-br/aceso-a-informacao/reg/frente-intensiva-de-avaliacao-regulatoria-e-concorrencial-fiarc/pareceres/2022\\_01\\_31\\_parecer-divulgacao-thc-2-com-estrutura-padrao-v10.pdf](https://www.gov.br/economia/pt-br/aceso-a-informacao/reg/frente-intensiva-de-avaliacao-regulatoria-e-concorrencial-fiarc/pareceres/2022_01_31_parecer-divulgacao-thc-2-com-estrutura-padrao-v10.pdf) - acesso em 16/12/2022.



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Mores, Assessor Técnico II**, em 07/08/2023, às 18:16, 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 **CONRADO DA SILVEIRA FREZZA, Coordenador - Substituto**, em 07/08/2023, às 18:16, 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 **FERNANDO CORRÊA DOS SANTOS, Superintendente de Projetos Portuários e Aquaviários**, em 07/08/2023, às 18:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://super.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **7389840** e o código CRC **C6EB63C6**.



Referência: Processo nº 50840.101715/2021-06



SEI nº 7389840

SAUS, Quadra 01, Bloco 'G', Lotes 3 e 5. Bairro Asa Sul, - Bairro Asa Sul  
Brasília/DF, CEP 70.070-010  
Telefone: