



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

NOTA TÉCNICA Nº 89/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR

Brasília, 08 de novembro de 2023.

PROCESSO Nº 50000.031435/2021-15

INTERESSADO: MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

1. ASSUNTO

Ato Justificatório para encaminhamento à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq dos documentos que tratam da modelagem do processo de concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC.

2. OBJETO

O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas ao projeto de concessão do Porto Organizado de Itajaí, bem como as alterações realizadas na modelagem, com vistas a encaminhar os estudos elaborados pela Infra S.A. à Antaq para avaliação e providências.

A presente versão do Ato Justificatório trata-se de uma atualização do anterior, que consta na NOTA TÉCNICA Nº 69/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR (SUPER nº 7464722), em decorrência da [Deliberação-DG nº 75/2023-ANTAO](#), proferida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, por meio do processo nº 50300.015343/2023-67, que apresentou as seguintes recomendações:

Art. 2º Recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR que atualize a lista dos equipamentos não reversíveis constante dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC de acordo com o informado no Ofício nº 599/2023/SNPTAMPOR.

Art. 3º Recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR que atualize os documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC com os valores vinculados ao pagamento à APM Terminals Itajaí S.A. pela compra dos equipamentos, estimados em R\$ 24.030.623,05 (data-base: jan/2021), que deverão ser atualizados pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA até a data do efetivo pagamento.

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, tem-se no cenário nacional descompasso entre a expansão da capacidade da infraestrutura portuária frente ao crescimento do setor.

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 a falta de capacidade no processamento de cargas, o que contribui para a diminuição da regularidade e da eficiência operacional dos serviços portuários, além do aumento dos custos.

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.

Dentre os achados de auditoria identificados pela equipe técnica daquela Corte de Contas, está a dificuldade de contratar e a falta de recursos das autoridades portuárias públicas que prejudicam a prestação de serviços adequados ao complexo portuário.

Esse achado está relacionado à contratação de obras e serviços necessários para a manutenção do porto ou atendimento a seus clientes. Em virtude da burocracia excessiva, de falhas de gestão, de litígios nas licitações e da falta de recursos orçamentários, é frequente a interrupção no fornecimento de serviços ou o atraso da contratação e do andamento das obras necessárias à adequada prestação de serviços aos usuários dos portos públicos brasileiros.

Um exemplo desse problema é a recorrente perda de calado operacional desses portos em virtude da paralisação dos serviços de dragagem por atrasos na licitação, de litígios judiciais associados à licitação ou à execução do contrato ou da falta de recursos financeiros dos portos. Esse problema também afeta alguns TUPs que se utilizam do mesmo canal de acesso geridos pelas Autoridades Portuárias Públicas - "APs Públicas", para as quais pagam tarifas de acesso.

Nesse sentido, a necessidade de ações de concessão de parte do patrimônio público advém do reconhecimento de que o Estado não é capaz de gerir tudo com a eficácia requerida.

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 parcial 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 Estado 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 Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, criada em 2001, específica para portos e transporte aquaviário.

Em 2012, foi editada a Medida Provisória nº 595, convertida na Lei nº 12.815 em 2013, a qual buscava reformular o marco regulatório do setor portuário. Como se pode depreender da exposição de motivos da referida MP, um dos objetivos era estimular o investimento privado por meio de novos modelos de negócio:

[...] para atender às necessidades de crescimento da economia faz-se necessário um novo modelo baseado na expansão da infraestrutura e modernização da gestão portuária, no estímulo ao investimento privado e no aumento da movimentação de cargas com redução dos custos e eliminação das barreiras à entrada.

Para isso [...] é preciso restaurar a capacidade de planejamento do setor e redefinir competências da Secretaria de Portos, responsável pelas licitações e fiscalização dos agentes do setor, e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, que cumprirá as atividades típicas das agências reguladoras, como a de promover as revisões e reajustes de tarifas.

[...] aprimorar o marco regulatório, com regras claras e precisas a fim de garantir maior segurança jurídica para a participação da iniciativa privada na operação dos terminais portuários.

Nessa alteração do marco setorial, foram definidos dois regimes para exploração portuária, sendo um associado à infraestrutura pública (portos organizados) e outro associado à infraestrutura privada (Terminais de Uso Privativo – TUP). No primeiro caso, a descentralização ocorreria por arrendamentos das áreas ou concessões dos portos, enquanto no segundo se daria pela celebração de contratos de adesão.

Ressalta-se que, na estruturação de cada processo de concessão, 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 concessão 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.

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

A partir desse formato, os interessados têm flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para administração e exploração do Porto Organizado. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, e os métodos apresentados devem ser tecnicamente capazes de atender aos parâmetros mínimos consignados no modelo de concessão proposto.

#### 4. HISTÓRICO

O projeto do Porto Organizado de Itajaí/SC faz parte do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - CPPI, conforme Resolução nº 121 do CPPI, de 10 de junho de 2020, ratificada pelo Decreto nº 10.484, de 10 de setembro de 2020.

A partir da inclusão do processo no rol de prioridades do governo federal, iniciou-se a elaboração dos estudos para estruturação da modelagem a fim de implementação do referido projeto pela Infra S.A.

Para a elaboração dos estudos, foram realizadas diversas reuniões com atores interessados no processo, bem como foram apresentados em linhas gerais os principais aspectos da modelagem em sessões de audiências públicas abertas na Câmara de Vereadores de Itajaí, no Senado Federal e, ainda, na Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina.

Após a elaboração dos estudos por aquela empresa pública, os documentos foram disponibilizados aos diversos interessados na fase de consulta pública realizada pela Antaq, entre os dias 24/02/2022 e 10/04/2022, oportunidade em que os interessados puderam conhecer em detalhes, questionar, opinar, sugerir e contribuir com o projeto.

Ressalta-se que as mais de 350 contribuições foram respondidas aos interessados e, em função delas, os documentos técnicos e jurídicos foram aprimorados e submetidos à avaliação do Tribunal de Contas da União - TCU em atenção ao que determina a IN TCU nº 81/2018.

Durante o processo de avaliação dos documentos pela equipe técnica do Tribunal, ocorreram diversas reuniões e interações entre as equipes do então MINFRA - hoje MPOR -, TCU, Infra S.A., Antaq e PPI para auxiliar os técnicos da Corte de Contas na melhor compreensão do modelo proposto e suas regras, o esclarecimento de eventuais dúvidas que surgiram, bem como identificação de oportunidades de melhoria da modelagem para que ganhasse não só em acurácia como também na clareza das regras propostas às quais o futuro concessionário do Porto de Itajaí estaria submetido.

No dia 15/02/23, em sessão Plenária, a Egrégia Corte de Contas proferiu o Acórdão nº 245/2023 - TCU – Plenário (7390088), em que afirma que não foram identificadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do processo de outorga. Entretanto, o Acórdão trouxe algumas recomendações e determinações que deveriam ser atendidas antes da publicação do edital.

Ao mesmo tempo, considerando as novas diretrizes do atual governo, todos os processos de desestatização de autoridades portuárias em andamento estão passando por processo de reavaliação pela atual administração visando a adequação das respectivas modelagens a um novo modelo de parceria entre público e privado com foco no desenvolvimento econômico e social dos portos brasileiros, assim como atendimento dos apontamentos realizados pelas equipes técnicas do TCU em seus respectivos processos. Dentre as diretrizes indicadas, está a premissa de manutenção de uma Autoridade Portuária Pública nos Portos Organizados.

Entretanto, é possível que parte das competências atualmente exercidas por essas autoridades sejam concedidas ao parceiro privado, sendo esse escopo variável a depender das necessidades de cada projeto. Desse modo, poderão ser concedidos serviços importantes, como a dragagem e sinalização do acesso aquaviário, bem como a operação dos próprios terminais, como já vem sendo feito há anos. Nesse sentido, dentre as alternativas a serem consideradas nos projetos em andamento está desde a realização de um arrendamento até a concessão da manutenção da infraestrutura portuária (modelo de zeladoria).

Assim, inicialmente foram realizados os ajustes nos estudos conforme listados na NOTA TÉCNICA Nº 69/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR (SUPER nº 7464722), que permanecem transcritos no item a seguir, e, posteriormente, em atendimento à Deliberação-DG nº 75/2023-ANTAQ, foi realizada uma nova revisão dos estudos (rev.04), no âmbito do Processo nº 50840.101715/2021-06, cujas alterações também estão descritas no item a seguir, objeto do presente Ato Justificatório.

#### 5. DAS ALTERAÇÕES REALIZADAS

A seguir estão transcritas as alterações realizadas na rev.3 do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA.

- Manutenção da Autoridade Portuária Pública

Em linha com a diretriz governamental estabelecida, a modelagem para esse projeto considerou a manutenção da Autoridade Portuária Pública e desempenho parcial das funções relacionadas à administração do porto pelo parceiro privado.

Assim, a Autoridade Portuária Pública terá competências mais estratégicas e que possuem maior interface com o município, enquanto as funções operacionais serão de responsabilidade do concessionário. A título de exemplo, na parte aquaviária, enquanto a administração pública (autoridade portuária pública) definirá as regras e coordenará a gestão do tráfego de embarcações na área da concessão, o parceiro privado será responsável pela operação dessa gestão, a autorização de entrada e saída, inclusive atracação e desatracção, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto.

Ademais, caberá à Autoridade Portuária Pública auxiliar a Antaq na fiscalização do contrato, verificando in loco e de forma tempestiva o correto cumprimento das obrigações previstas no contrato de concessão, além das atividades de planejamento, mediante a elaboração do PDZ e do Regulamento de Exploração do Porto - REP, de mediação de conflitos dentro da comunidade portuária, de exploração de áreas não afetas às operações portuárias e do transporte de passageiros.

Na minuta do contrato de concessão constam as cláusulas relativas aos deveres das partes e dos entes intervenientes, com vistas a evitar lacunas e sobreposições de responsabilidades de um lado e estimular a cooperação entre as partes de outro.

- Contribuição anual à Autoridade Portuária Pública

Conforme mencionado no tópico anterior, a modelagem para esse projeto considera a manutenção da Autoridade Portuária Pública e o desempenho parcial pelo parceiro privado das funções relacionadas à administração do porto, além da operação do terminal de conteineres pelo futuro concessionário.

Destaca-se que o concessionário passará a arrecadar a totalidade das receitas tarifárias, nesse caso restritas à Tabela 1 - Acesso Aquaviário, pois as demais tabelas não se aplicam já que as operações portuárias são apenas de movimentação de contêineres, sendo executadas diretamente pelo concessionário ou terceiro contratado por este, como se fosse um único arrendamento para terminal de contêineres. Assim, a receita a ser auferida pelo concessionário restringe-se à Tabela I, na qual tomou-se por base valor médio por TEU e a receita de construção. Entretanto, dada a diretriz governamental, de garantir a sustentabilidade financeira da Administração Portuária (AP Pública) para fortalecer e garantir condições para cumprimento de suas atribuições, foi prevista na modelagem a obrigação de o parceiro privado depositar anualmente contribuição para a AP Pública.

Isso porque, em que pese os custos diretos com os investimentos e manutenção da infraestrutura marítima serem integralmente repassados ao parceiro privado, é preciso levar em consideração que todos os grupos tarifários também são responsáveis por arcar com custos e despesas indiretas da AP Pública nos portos não concedidos.

O valor previsto na modelagem para contribuição à AP Pública considera para os cinco primeiros anos de contrato a estrutura atual de custos da SPI, compatibilizados com as atividades a serem exercidas pela concessionária. Entre os anos 6 e 14, foi previsto um período de transição para que, a AP Pública adeque seus custos para uma estrutura mais enxuta, a qual leva em consideração parâmetros nacionais para a definição do arranjo organizacional. Por fim, a partir do 25º ano do contrato, foi previsto valor para cobrir despesas com base em parâmetros de produtividade de portos internacionais.

A figura abaixo demonstra o valor previsto a ser repassado à Administração Portuária no decorrer da execução do contrato:

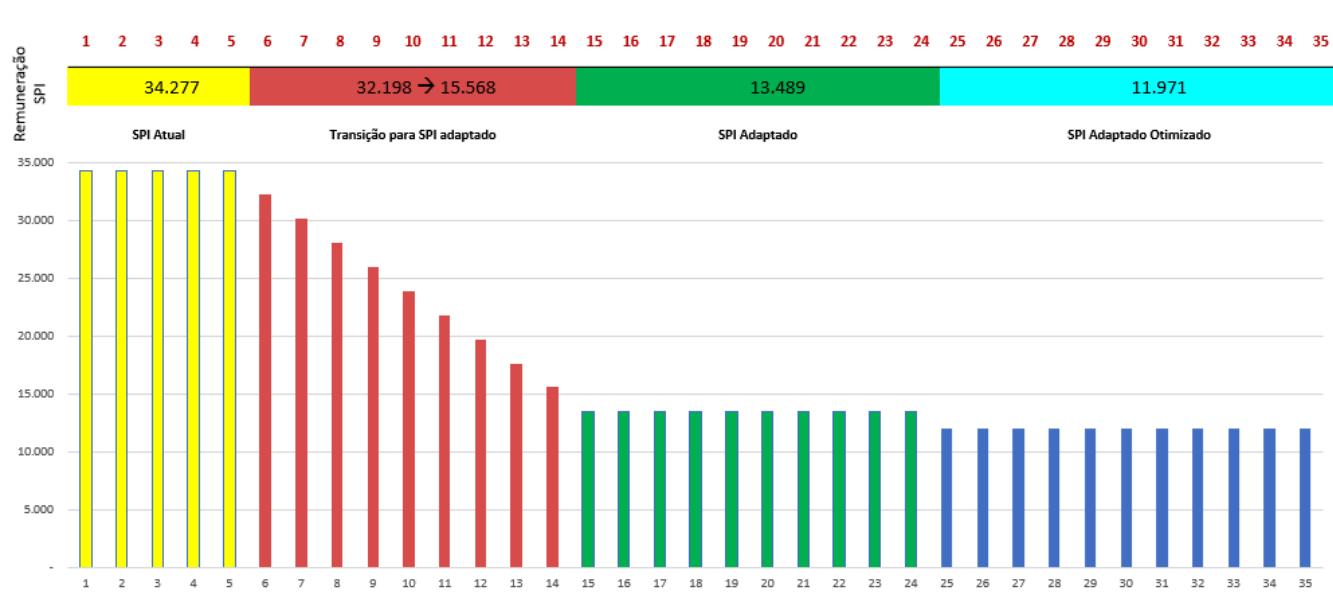


Figura 1: Transição Operacional.

Fonte: Infra S.A.

Importante registrar que a referida estimativa busca correlacionar o custo de uma estrutura administrativa teórica com as competências de administração portuária que serão delegadas à Autoridade Portuária Pública para fins de estimativa de custo para o concessionário. Isso sem prejuízo de eventual adoção de outras estruturas administrativas pelo ente municipal que venham a melhor atendê-lo ou até mesmo venham a subsidiar outras atividades correlatas, mas, que demandarão outras fontes de receita.

Com o objetivo de estabelecer incentivos de alinhamento de interesses entre o concessionário e a autoridade portuária, na busca por maior movimentação no porto organizado, foi prevista na modelagem que parte dessa remuneração será oriunda de uma contribuição variável em função do número de contêineres movimentados no período.

Ressalta-se que os percentuais da contribuição variável possuem um aumento gradativo até o limite de 50% do valor da remuneração da autoridade portuária e que o concessionário deverá garantir, para fins de cálculo da contribuição à AP Pública, a demanda projetada de contêineres movimentados presente no cenário tendencial da modelagem.

Dessa forma, a Autoridade Portuária Pública passa a ter um piso remuneratório estipulado contratualmente, mas caso a movimentação supere o projetado, a AP Pública se beneficiará do sucesso da concessão, podendo aplicar esses recursos apenas em atividades ou infraestruturas relacionadas à atividade portuária, menos aquelas de competência da concessionária.

- Alterações decorrentes do Acórdão nº 245/2023 - TCU
  - Conta vinculada

Em atenção à determinação presente no item 9.2.1.1 do Acordão, foi retirada da modelagem da concessão o mecanismo da conta vinculada.

Como alternativa a esse mecanismo, foi inserida na modelagem a previsão de que 50% do excedente econômico constitui obrigação do concessionário pagar ao Poder Concedente Contribuição Fixa Anual entre o 6º e o 30º ano de contrato. A outra metade do valor do excedente constitui condição prévia para assinatura do contrato, a fim que se mitigue o risco de seleção adversa.

Esse mecanismo já é utilizado em processos de concessão do setor ferroviário e no aéreo, no qual é possível fazer eventuais reequilíbrios econômico-financeiros do contrato por meio da redução da outorga remanescente devida pela concessionária. Trata-se de uma possibilidade de converter o valor devido de outorga em investimentos não previstos inicialmente na modelagem.

- Verba de fiscalização

Em atenção à determinação presente no item 9.2.1.2 do Acordão, foi retirada da modelagem da concessão a previsão de cobrança da verba de fiscalização.

- Estudo concorrencial

Em atenção à determinação presente no item 9.2.1.3 e à recomendação contida no item 9.3.2.1, a Antaq constituiu, por meio da Ordem de Serviço nº 14/2023/DG, Grupo de Trabalho para análise e elaboração de estudo concorrencial do projeto de leilão para o Porto de Itajaí.

Conforme afirmado na Deliberação Antaq nº 56, de 2023, a qual aprovou o Relatório Técnico nº 1/2023/SEEP (7390114) produzido pelo referido grupo de trabalho, a avaliação produzida pela equipe da agência foi pautada em análises técnicas atualizadas que avaliaram a participação no certame de grupos econômicos verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no mercado relevantes de terminais portuários e que a análise realizada está em plena harmonia com a Nota Técnica nº 5/2023/CGAA3/SGA1/SG/CADE (7390117) do CADE.

Conforme disposto na Nota Técnica 19/2023 (7389840), elaborada pela Infra S.A., do ponto de vista de regulação do Edital e do Contrato, não foram identificadas necessidades de ajustes em função dos termos do Relatório Técnico nº 1/2023/SEEP.

- Dragagem à montante

Em atenção à determinação presente no item 9.2.2.1 do Acórdão, foi retirada das obrigações mínimas de investimentos a dragagem de aprofundamento para 9m (DHN) do canal a montante do Porto Organizado de Itajaí, fora da área da concessão, no trecho compreendido entre os terminais Braskarne e Teporti.

- Revisão do estudo de demanda

Em linha ao recomendado no item 9.3.2.2, a curva de demanda presente no estudo de mercado foi revisada, com vistas a aproximar as taxas de crescimento a patamares mais aderentes com a taxa histórica verificada e com a expectativa de crescimento decorrente da melhoria do nível de serviço, a qual será tratada em maiores detalhes em tópico posterior.

Conforme afirmado pela Infra S.A. na Nota Técnica 20/2023 (7391196), os principais pontos revisados após a publicação do Acórdão do Plenário do TCU, referente ao Estudo de Mercado, diz respeito ao recálculo da tarifa da Tabela I, em função, basicamente, das alterações relacionadas aos custos operacionais de dragagem e do CAPEX de dragagem. Ainda, fora realizado um ajuste na equipe de operação do VTS, em atendimento à determinação do TCU.

Tendo em vista que houve uma alteração fundamental na situação de mercado do Porto de Itajaí e, com o encerramento de todas as linhas marítimas, fez-se necessária a alteração do *ramp-up* da microdemanda considerada na versão anterior do estudo.

Ademais, considerou-se o cenário atual de renovação do convênio de delegação do Porto de Itajaí e a conclusão da assinatura de um contrato de transição para a ocupação da área. Dessa forma, existe a expectativa da volta de algumas linhas para o porto. Esse processo demanda tempo e planejamento dos armadores, do operador e da administração do complexo. É razoável pressupor que, entre o processo de revisão dos estudos e a efetiva assunção da área pelo futuro concessionário algumas das linhas tenham retomado escalas em Itajaí.

Dessa forma, o estudo elaborado buscou ajustar o *ramp-up* a uma situação mais desafiadora, reduzindo-se o percentual de captura inicial para 30% da microdemanda projetada. Assim, assumiu-se que o futuro concessionário terá o primeiro ano da concessão para realizar a negociação com os armadores e reorganização das linhas marítimas. A partir de então, os percentuais de captura sobem de 20% em 20%, até o ano de 2027, quando espera-se que os efeitos decorrentes da perda das linhas sejam tratados, com plena capacidade de captura pelo Porto de Itajaí.

Ramp Up Itajaí rev01	%	Nova Proposta	%
Ano 1	60%	Ano 1	30%
Ano 2	70%	Ano 2	50%
Ano 3	80%	Ano 3	70%
Ano 4	90%	Ano 4	90%
Ano 5	100%	Ano 5	100%

Tabela 1: Comparativo *ramp-up*.

Assim, entendeu-se que a modelagem, no que diz respeito à estimativa da macrodemanda para o Complexo e da microdemanda para o Porto de Itajaí, encontra-se aderente aos instrumentos de planejamento setoriais, convergente às taxas de crescimento histórica e considerada a melhora do nível de serviço estimada.

Há que se destacar que os estudos que embasarão 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 solicitar esclarecimentos e 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.

- Alocação de riscos

Por fim, considerando a determinação constante do item 9.2.1.4 do referido acórdão da Corte de Contas, foi retirada da cláusula 19.2.3 da minuta de contrato a parte que aloca ao Poder Concedente a possibilidade de arcar com os custos relativos a novas obras “que não tiveram óbice” por parte desse Poder para deixar o risco apenas para aquelas obras expressamente aprovadas pelo Poder Concedente mediante prévia análise da Antaq, conforme consta no inciso II do art. 42 do Decreto nº 8.033/2013.

#### A seguir estão transcritas as alterações realizadas na rev.4 do EVTEA.

##### • Alterações na Seção C – Engenharia

Em atendimento à [Deliberação-DG nº 75/2023-ANTAQ](#), foi alterado o valor de indenização à APM Terminals Itajaí, o qual foi calculado no valor de R\$ 24.030.623,05 (data-base janeiro/2021).

O valor total estimado a ser indenizado pela futura concessionária não foi alterado, permanecendo em R\$ 65.830.759,46 (data-base abril/2022). Importante observar que, em que pese tenha ocorrido alteração no valor de indenização à APM Terminals Itajaí S.A., nos termos da Deliberação-DG nº 75/2023-ANTAQ, entende-se que o arrendatário transitório terá de realizar investimentos para restabelecer a condição operacional do terminal. Assim, foi mantida a premissa de que a futura concessionária realizará investimentos por meio de indenização para aquisição de equipamentos existentes no porto que não são reversíveis à Autoridade Portuária, necessários para resguardar a continuidade da operação portuária, a qual será paga tanto para a APM Terminals Itajaí, quanto para a arrendatária transitória que irá operar a área.

Nesse sentido, a indenização continua considerando os equipamentos pertencentes à arrendatária APM Terminals Itajaí S.A. e incluiu a previsão de investimentos a serem realizados no contrato de transição do Porto de Itajaí, do seguinte modo:

- Os valores vinculados ao pagamento à APM pela compra dos equipamentos totalizam R\$ 24.030.623,05 (vinte e quatro milhões, trinta mil, seiscentos e vinte e três reais e cinco centavos), na data-base janeiro/2021, ou R\$ 27.584.201,90 na data-base abril/2022 (atualizado pelo IPCA).
- O montante **estimado** de valores indenizatórios vinculado ao pagamento da arrendatária transitória do Porto de Itajaí totaliza R\$ 38.246.557,56 (trinta e oito milhões, duzentos e quarenta e seis mil, quinhentos e cinquenta e sete reais e cinquenta e seis centavos) na data-base abril/2022, a

ser ratificado posteriormente, quando da execução do projeto.

Referente ao montante estimado para indenização da arrendatária transitória do Porto de Itajaí, o valor previsto foi obtido através da diferença entre o valor total de indenização definido na versão anterior do estudo de concessão e a nova projeção de valor definida para APM Terminals, após tratativas realizadas entre a SNPTA e APM Terminals, tendo em vista que até a presente data não há relação dos investimentos que serão efetivamente realizados.

Mediante ao grau de maturidade dos investimentos que serão realizados pela arrendatária transitória, o montante estimado será objeto de revisão posteriormente, com objetivo de especificar e quantificar os investimentos realizados na área da futura concessão.

- Alterações na Seção D – Operacional

Segundo informado pela Infra S.A., em função das alterações realizadas na Seção C, realizaram-se ajustes na tabela 12 e tabela 23 da Seção D do estudo, as quais contemplam a lista de bens existentes, e a lista de bens não reversíveis a serem indenizados.

- Alterações nas minutas de edital e contrato

Tendo em vista a diretriz ministerial para a alteração dos estudos em razão da revisão da lista de bens não reversíveis a serem indenizadas à anterior arrendatária, que retirou alguns bens até então presentes na futura área da concessão, e também considerando a realização de arrendamento transitório do terminal, foram feitas as seguintes alterações pontuais nas minutas de edital e contrato:

- Item 6.2.3 da minuta de Edital: Ajuste no texto para indicar que o pagamento de indenização pela compra dos equipamentos não reversíveis será realizada a mais de uma arrendatária anterior (no caso, a APM e a arrendatária transitória) e poderá ser relativa também a ativos não integralmente amortizados. Adotou-se como premissa que os bens que seriam indenizados à APM, mas que foram retirados por essa empresa, serão repostos pela arrendatária transitória, uma vez que são essenciais para garantir a continuidade das operações. Dessa forma, manteve-se o valor total de indenização, contudo, a nova redação permite que parte do valor não seja pago à APM, mas à arrendatária transitória.
- Item 6.2.4 da minuta de Edital: Ajuste no texto, substituindo "atual arrendatária responsável pelas operações no **Porto Organizado**, APM Terminals Itajaí S.A.".
- Item 5 do Anexo 8 da minuta de Contrato: Alteração do título da última tabela, tendo em vista os motivos indicados para a alteração do item 6.2.3 da minuta de edital. O título da tabela passa a ser "Ativos essenciais para garantir a continuidade das operações, a serem indenizados", sem especificar quais ativos serão indenizados à APM ou à arrendatária transitória.

## 6. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Conforme descrito na Seção A do 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 definida a Poligonal do Porto Organizado de Itajaí.



Figura 2: 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) Treporti Terminal Portuário de Itajaí S.A. (TUP Treporti), Poly Terminais S.A. (TUP Poly Terminais), Trocadero Portos e Logística Ltda. (TUP Trocadero), 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 3: 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 4: 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 5: 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 contemplam 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 14,5m a 8,8m, restringindo o calado máximo permitido aos navios dependendo do terminal de destino.



Figura 6: 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), que somam 557,30 metros de extensão, e pelos berços 3 (210,00m) e 4 (280,00m) compondo 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 7: 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 Píer de Passageiros.

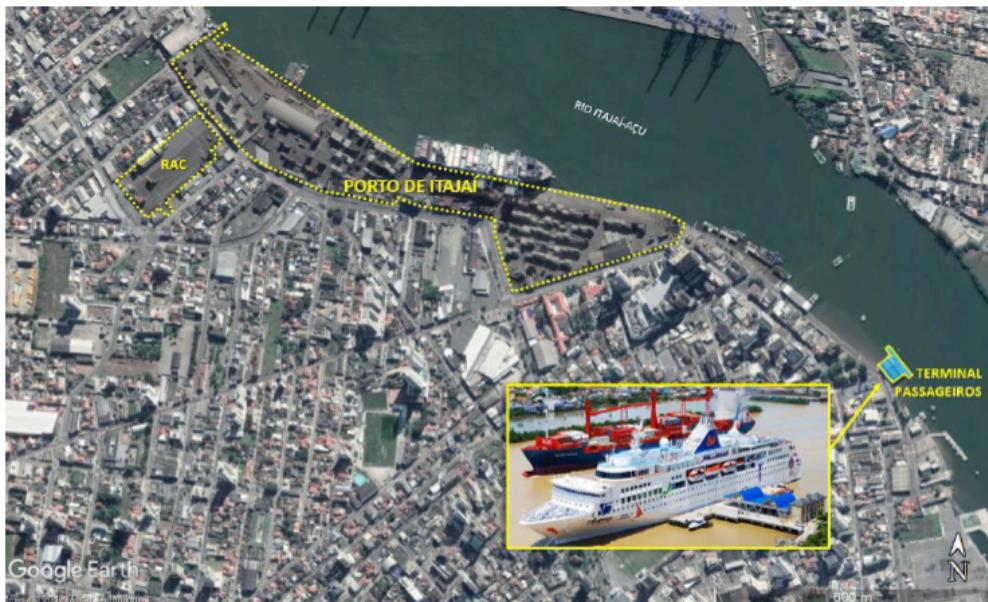


Figura 8: Píer de Passageiros do Porto Organizado de Itajaí.

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 das descritas na tabela 1.



Figura 9: 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 2: Características das instalações de armazenagem do Porto de Itajaí.

Fonte: PDZPI/2019 Revisão 6.

#### Fundamentação para o modelo de concessão pretendido

Na revisão do modelo jurídico-institucional utilizado na concessão do Porto Organizado de Itajaí, a qual seguiu a diretriz governamental de manutenção de uma autoridade portuária pública, foram consideradas as principais características do Porto de Itajaí, que possui dimensões relativamente pequenas, com um único perfil de carga – contêineres - e com um ambiente concorrencial bastante acirrado, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes/SC.

Dadas essas características, é necessário que o Porto Organizado de Itajaí possua alto grau de eficiência. Além disso, por não haver um "ambiente condonarial", caracterizado por diversas áreas arrendadas e diferentes operadores, entendeu-se ser mais adequado que parte das funções de administração do porto fosse realizada pelo próprio responsável pela operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto (gestão e exploração do canal de acesso aquaviário) e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações para se alcançar uma capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados.

Entende-se que a inserção da iniciativa privada nestas atividades possui previsão legal no art. 20 do Decreto nº 8.033, de 2013:

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 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, a modelagem estabelecerá mecanismos para evitar que a concessionária utilize a gestão do canal para seus interesses próprios, em detrimento dos demais usuários.

Para isso, 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. Adicionalmente, tendo em vista a revisão da modelagem para manter uma Autoridade Portuária Pública, entende-se que essa entidade auxiliará a Antaq na fiscalização in loco e de forma tempestiva às obrigações atribuídas ao parceiro privado, mitigando assim eventuais abusos na utilização dessa infraestrutura.

Destaca-se que a operação portuária poderá ser realizada diretamente pelo concessionário 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 no Contrato de Concessão.

Desse modo, o objeto do Contrato foi definido como 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, por prazo determinado, nos termos do Edital, deste Contrato de Concessão e em seus respectivos Anexos” e, ainda, o desenvolvimento e exploração da operação do terminal de contêineres. Nesta esteira, foi vedada a subcontratação da atividade de Administração do Porto no que couber à concessionária. Cabe ressaltar que há detalhamento do objeto do contrato em seu Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária (PEP).

Assim, o arranjo institucional proposto busca melhorar as condições operacionais, aumentar a competitividade e capacidade do porto, atrair investimentos e ampliar a transparência da exploração dos ativos públicos, mantendo-se parte das funções estatais com a Autoridade Portuária Pública.

#### **Caracterização das competências e obrigações do concessionário**

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:

i. Vedaçāo 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 (cláusula 12.3.4 da minuta de contrato).

ii. Dever da concessionária publicar em seu sítio eletrônico documentos contendo transações com pessoas integrantes de seu Grupo Econômico.

Além disso, o Anexo 1 da minuta de contrato estipula uma série de obrigações a serem atendidas pela concessionária relacionadas à operação do terminal portuário de contêineres, ao acesso rodoviário ao referido terminal, à Infraestrutura de Acesso Aquaviário. Para cada uma dessas obrigações são definidas metas de qualidade e indicadores de desempenho para avaliação dos serviços.

#### **Caracterização das competências e obrigações da Administração Portuária Pública**

Foram previstas na minuta de contrato alguns deveres atribuídos à Administração Portuária, dentre os quais estão:

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

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

iii. 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.

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

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

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

vii. Compete à Administração Portuária Pública elaborar proposta de PDZ, ouvida a Concessionária, apresentando revisões periódicas a cada 4 (quatro) anos, e submetê-las ao Poder Concedente, observado o Plano Nacional de Logística, o Plano Setorial Portuário, o Plano Mestre da região, as diretrizes do Poder Concedente e os direitos e competências da Concessionária dispostos no presente Contrato de Concessão, especialmente no que diz respeito à Área da Concessão.

viii. Prestar apoio institucional à Concessionária, nos limites de suas competências legais, perante outros entes públicos, em caso de eventual dificuldade na execução do presente Contrato de Concessão.

#### **Justificativas em relação ao estabelecimento da regulação tarifária**

- 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 o Porto Organizado de Itajaí/SC se encontra.

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

O acesso aquaviário do Complexo Portuário de Itajaí pode ser caracterizado como monopólio na gestão pelo concessionário do porto organizado, tendo em vista ser o único meio de acesso aos navios que frequentam os portos instalados ao longo de seu canal. Assim, uma regulação mais firme faz-se necessária, principalmente em virtude da existência de TUP (Portonave), caracterizado como substituto direto do porto público, movimentando o mesmo tipo de carga, o que poderia gerar incentivos para que o concessionário abusasse de sua posição de controle do canal de acesso.

A despeito dessa avaliação, cumpre notar que, para as tarifas sem regulação ex-ante, a minuta de contrato prevê seu monitoramento pela Antaq por meio de relatórios frequentes a serem encaminhados pela 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.

- Regulação Tarifária Adotada

Tendo em vista o risco elevado de discriminação tarifária pelo concessionário, decorrente de o modelo prever apenas uma carga movimentada (contêineres), do canal ser compartilhado com concorrente direto e substituto (Portonave) do futuro concessionário e de haver alinhamento com o modelo tarifário atualmente em utilização para os portos públicos estipulado pela RN nº 61/2021 - ANTAQ, optou-se pelo modelo de regulação tarifária do tipo tarifa teto (price cap).

Foram mantidos os 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 à qualidade na prestação dos serviços remunerados pela respectiva tarifa, além de compartilhar os ganhos/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 buscar níveis ótimos de produtividade e eficiência.

Assim, aproveitando-se do arcabouço regulatório já discutido no âmbito dos outros processos de desestatização e o atualmente estabelecido para as Autoridades portuárias pública pela RN nº 61/2021-Antaq, a minuta de contrato e seus respectivos anexos trouxeram um conjunto de regras específicas relacionadas aos reajustes e às revisões tarifárias relacionadas à tarifa pelo uso das infraestruturas de acesso aquaviário.

Considerando a relevância dos custos previstos para dragagem de manutenção e de aprofundamento no projeto, bem como que a estrutura de custos relacionados aos serviços e obras de dragagem são estritamente atrelados a uma moeda forte, entendeu-se pela necessidade de que, em um contrato de longo prazo, existam mecanismos de compartilhamento do risco cambial, a fim de se manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Tal medida visa a mitigar o risco cambial considerável atrelado aos custos operacionais normais da operação do canal de acesso e que, tendo em vista o prazo contratual, poderia vir a inviabilizar economicamente a concessão, dada a pressão de custos.

Portanto, adotou-se nesta modelagem Índice de Reajuste Contratual (IRC), o qual já foi objeto de análise da equipe técnica tanto da Antaq como do TCU.

O IRC tem aplicação anual e busca refletir as variações dos custos não gerenciáveis da futura concessionária relacionados aos custos operacionais da exploração do acesso aquaviário do porto organizado. Dentre eles, podemos citar: variação cambial, preço do combustível marítimo e valor dos equipamentos de dragagem. A fórmula contempla, também, de forma subsidiária, alguns custos gerenciáveis do ponto de vista de risco cambial, como é o caso dos custos atrelados ao IPCA. A manutenção dos custos gerenciáveis visa dar maior efetividade as revisões do IRC, uma vez que a estrutura dos custos gerenciáveis e não gerenciáveis pode se alterar ao longo da execução contratual.

Do ponto de vista regulatório, entende-se que a proposta do IRC atinge sua finalidade de assegurar o reajuste ao concessionário dos custos sobre os quais não possui gerenciamento direto, minimizando o risco de descasamento entre receitas e custos relacionados à exploração e à manutenção do canal de acesso ao Porto. Assim, o IRC torna o contrato exequível do ponto de vista econômico-financeiro, reduzindo os riscos de seleção adversa, inexecução contratual, má prestação do serviço, dentre outros aspectos.

Destaca-se que esse Indicador é tratado, conceitualmente, como um Parâmetro da Concessão.

Outro item incluído na fórmula diz respeito ao componente que mede a relação TpB/TEU. A Infra S.A. verificou que alterações relevantes no perfil de frota que visitará o Porto, no longo prazo, pode levar a um ganho/perda de receita relevante decorrente da alteração da relação TpB/TEU inicialmente prevista na modelagem da concessão. Assim, a fim de mitigar o efeito dessas mudanças, inseriu-se na fórmula de reajuste um fator de compensação capaz de evitar alterações relevantes na receita da futura concessionária, o que, em última instância, trata-se de um risco de demanda não gerenciável.

### Investimentos Previstos

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

Inicialmente, a Infra S.A. tinha estabelecido como obrigatórios em contrato todos os investimentos necessários para que o porto de Itajaí/SC pudesse atingir a capacidade máxima calculada no modelo de simulação operacional desenvolvido. Contudo, após a realização da consulta e audiência públicas, a empresa de planejamento reavaliou os estudos e concluiu que seria mais interessante definir os parâmetros de desempenho, indicadores de qualidade de serviço e capacidade almejados para consecução do objeto da concessão e deixar para o adjudatário da licitação buscar a forma mais adequada para atingir o nível de serviço definido em contrato.

Assim, a Infra S.A. calculou o custo necessário de seu modelo de operação para atingir os parâmetros de eficiência definidos em contrato, chegando ao valor de investimento de R\$ 2,74 bilhões (data-base abril/2022). Para efeito de modelagem, o futuro concessionário deveria 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)
- Repositionamento do guia corrente próximo à Prefeitura de Navegantes
- Remoção do espião 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 espião transversal
- Remoção de dolfim de amarração oeste do Píer de Passageiros
- Novo dolfim de amarração oeste para o Píer de passageiros
- Revitalização do Molhe Navegantes

- Estudos de Simulação de Manobras

#### Sistema de Acostagem

- Dolfim de amarração na extremidade do Berço 1
- Novas defensas nos berços 1, 2, 3 e 4;
- Implantação de segunda linha de trilhos para STS nos Berços 1, 2, 3 e 4
- 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 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)
- Execução do novo prédio administrativo e Gates de acesso
- Execução das vigas de rolamento dos RTG's (Rubber Tyred Gantry Crane)
- Pátio de Triagem

#### Equipamentos

- Aquisição de novos equipamentos para embarque e desembarque de contêineres
- Aquisição de novos equipamentos para operação de contêineres
- Plataformas tomadas para container *reefer*

Contudo, mesmo com a mudança do modelo, entendeu-se por necessário que o contrato mantivesse lista de investimentos mínimos, que são essenciais para o atingimento dos parâmetros de desempenho ou para atendimento a outras necessidades do projeto, como o fortalecimento da relação porto-cidade. Esses investimentos estabelecidos são:

- Ampliação da área primária da concessão
- Implantação do sistema de portêineres (STS) do terminal de contêineres
- Implantação de pátio de triagem rodoviário nas adjacências do porto
- Readequação do Molhe Norte
- Urbanização do Molhe Norte
- Contenção da margem direita do canal em trecho ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer

Com vistas a resguardar a continuidade da operação portuária, foi considerado na modelagem que a concessionária realizará investimentos por meio de indenização para aquisição de equipamentos existentes no porto (para a APM Terminals Itajaí e para a atual arrendatária transitória), mas que não são reversíveis à Autoridade Portuária, bem como os custos para aluguel de equipamentos necessários para a realização da operação portuária.

Ainda em relação às diferenças do projeto atual e aquele submetido à consulta e audiência públicas, destaca-se a retirada da obrigação de aquisição pela concessionária da área da Braskarne, bem como da construção de novo terminal de passageiros.

Com relação ao primeiro item, na consulta foram identificadas várias contribuições no sentido de que o valor calculado para indenização do terminal da Braskarne estava abaixo do valor de mercado e solicitando que o risco ou obrigação de aquisição da área fosse atribuído ao poder concedente. Segundo as contribuições, havia o risco de a empresa detentora da propriedade do terminal dificultar sua venda ou solicitar valor inviável para efetivação da alienação. A fim de mitigar o risco de essa obrigação esvaziar ou inviabilizar a concessão, optou-se pela sua retirada do projeto. Contudo, não houve impacto significativo em termos de capacidade a ser atendida pelo porto, pois foram adotados parâmetros de desempenho um pouco maiores na modelagem operacional, mas que são verificados no mercado, fazendo com que o modelo resultasse em capacidade operacional semelhante à inicial.

Já com relação ao terminal de passageiros, foram recebidas contribuições solicitando a alteração da localização definida pela Infra S.A., sendo que a própria Prefeitura Municipal de Itajaí/SC solicitou esse ajuste. Para a prefeitura, o melhor local para construção do novo terminal é uma área não operacional do porto, onde há a expectativa de construção de um Centro Comercial Portuário - CDP, conforme Ofício nº 244/2022/SURIN (5880347).

Como esse projeto da prefeitura encontra-se em fase inicial, apenas com esboços de arquitetura, e em virtude da quantidade de intervenções necessárias no local indicado, optou-se pela retirada da obrigação da construção de novo terminal de passageiros do contrato de concessão. Quando o projeto da prefeitura estiver com maior maturidade, ele poderá ser incluído novamente como obrigação do concessionário por determinação do Poder Concedente, caso se entenda viável, ou seja, objeto de proposta apoiada. Tendo em vista que esse risco é especificado em contrato como do Poder Concedente, os recursos do fluxo futuro poderão ser utilizados para efetivação do investimento.

Destaca-se que, para a adequação do canal de acesso às embarcações de maior porte, será necessária a demolição do atual terminal de passageiros. Nesse sentido, até a finalização da construção do novo terminal, os navios de cruzeiro serão atendidos no Porto Organizado de Itajaí/SC.

Apesar das alterações de projeto elencadas acima, 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.

#### Do estudo de mercado

A Seção B do EVTEA, elaborado pela Infra S.A., apresenta a análise de mercado que suporta os estudos para a concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho parcial das funções de administração do Porto, compreendendo a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura.

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 serviços prestados ao longo do horizonte contratual. Oportuno colocar que o presente estudo contará com análise concorrencial específica, quanto à disputa pelos proponentes do certame pelo objeto licitado e às condições do ambiente concorrencial pós-outorga, a ser desenvolvida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em cooperação com*

entidades parceiras, de modo a atender a determinação ao poder concedente setorial e à própria agência reguladora disposta no item 9.2.1.3 do Acórdão TCU nº 245/2023-Plenário.

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.

#### *Principais cargas identificadas para o Complexo*

Segundo dados disponíveis no Anuário da Antaq, em 2021, 98,1% do total movimentado no Complexo Portuário de Itajaí correspondeu a carga conteinerizada, 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 tanto na dinâmica do próprio Complexo Portuário, essencialmente em sua demanda futura, quanto 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.

#### *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 três diferentes cenários para as cargas conteinerizadas: otimista, pessimista e tendencial.

A projeção da macrodemanda, por tipo de carga, considerou a demanda alocável a cada instalação portuária existente (microdemanda) e ainda a demanda pela utilização das infraestruturas de acesso aquaviário e proteção.

Do ponto de vista metodológico, as projeções foram realizadas de maneira distinta para cada perfil de carga. Para a carga conteinerizada no cenário referencial, adotou-se metodologia própria, congregando dois períodos com taxas de crescimento distintas. No cenário alternativo, as demandas foram estimadas através de regressões entre o PIB de países selecionados e as exportações do Complexo e o PIB brasileiro e as importações estimadas para o Complexo.

Para carga geral, adotou-se a projeção de demanda contida no Plano Mestre do Complexo Portuário de Itajaí. Além disso, não foram realizadas projeções para a modalidade RoRo, tendo em vista a não consolidação dessas operações no Complexo.

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 61/2020, que, dentre outras, tem como base de incidência o TpB das embarcações. A tabela 15 da Seção B 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 conteinerizada) e TpB/tonelada (para as demais cargas). A taxa de conversão TpB/TEU foi estimada através dos dados de atracação dos navios no Porto Organizado de Itajaí e no TUP Portonave. A partir dessa taxa, calculada em 52,07 TEU/Tpb, procedeu-se com a conversão da macrodemanda para a carga conteinerizada. 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.

#### *Da construção do modelo de demanda micro e competição*

Após a projeção da macrodemanda referencial, procedeu-se à análise de microdemanda, avaliando-se os aspectos relacionados à 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, foi feita uma análise das capacidades existentes e projetadas das instalações portuárias para estimar a captura da macrodemanda (share).

Tendo em vista a especialização na movimentação e na armazenagem de carga conteneirizada do Porto Organizado de Itajaí e do TUP Portonave, foi considerado na modelagem elaborada que as demais cargas seriam atendidas pelos demais TUP's existentes no Complexo Portuário, em linha com o previsto no Plano Mestre. No caso dos navios de passageiros, não foi considerada uma demanda específica para essas operações, que poderão continuar sendo processados pelo Porto Organizado de Itajaí, observando-se as regras estabelecidas no Contrato de Concessão. Portanto, para fins de estudo, definiu-se que a microdemanda para a carga conteinerizada resultará da divisão da macrodemanda, considerando o market share do Porto Organizado de Itajaí e do TUP Portonave, sendo as demais cargas alocadas nos demais TUP's.

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

Os resultados para a microdemanda podem ser consultados na tabela 16 da Seção B. Importante observar que, em função das restrições de capacidade identificadas através dos cálculos de microcapacidade e de macrodemanda, o Complexo, como um todo, consegue atender a macrodemanda projetada entre os anos de 2027 e 2045. Entre 2023 e 2026, em função do período de expansão tanto em Itajaí como na Portonave, a capacidade afertada não é capaz de atender a demanda projetada. Já entre 2046 e 2057 ocorre o exaurimento do Complexo em se considerando a oferta de infraestrutura e as limitações observadas, sobretudo nos berços. O gráfico 18 da Seção B ilustra essa dinâmica.

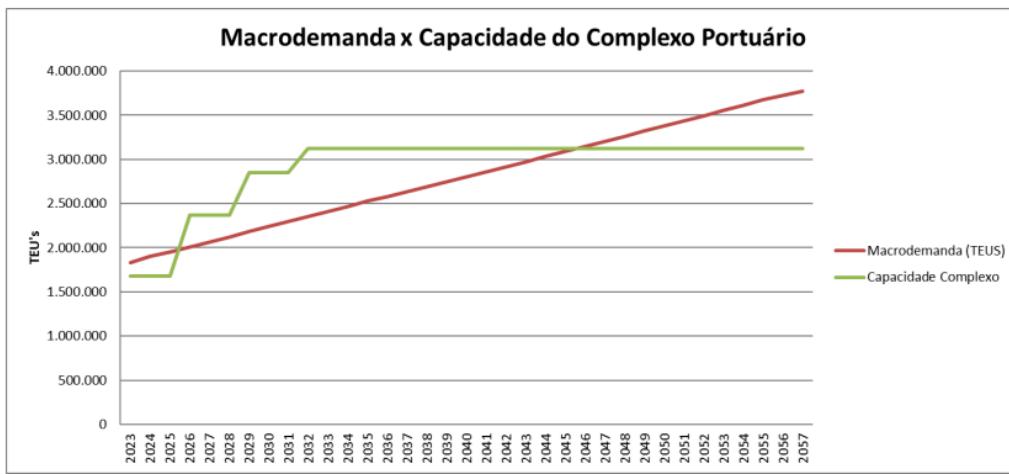


Figura 10: Macrodemanda de contêineres projetada para o complexo portuário x Capacidade do Complexo.

Fonte: Infra S.A.

Além disso, em função da recente perda de linhas no Porto de Itajaí, fora adotada um *ramp up* de captura da macrodemanda para a movimentação de contêineres no Porto, conforme explicitado na tabela acima. Dessa forma, estabeleceu-se níveis diferentes de captura da macrodemanda para fins de modelagem econômico-financeira e dimensionamento das infraestruturas.

Deve-se salientar que a metodologia de *Ramp-Up* da microdemanda para o Porto de Itajaí já havia sido aplicada nas versões anteriores do estudo. A revisão atual, portanto, diz respeito tão somente aos percentuais de captura que foram alterados em função da intensificação da perda de linhas pelo Complexo.

Ao mesmo passo, a despeito de a movimentação de carga conteinerizada estar em níveis próximos a zero no atual momento, entende-se que o futuro operador do terminal será capaz de atrair uma movimentação mínima definida em 30% no primeiro ano de contrato, com percentuais ascendentes até o quinto ano. Assim, não fora considerada a hipótese de nenhuma movimentação nos primeiros anos da execução contratual, mas sim um nível de movimentação que se considera compatível com a perspectiva de recaptura das linhas marítimas no cenário de curto prazo

Dadas essas restrições de atendimento da macrodemanda projetada de carga conteinerizada, fez-se necessário estimar, também, a microdemanda para as infraestruturas de acesso aquaviário. A tabela 17 da Seção B apresenta a microdemanda pelas infraestruturas de acesso aquaviário, ajustada, portanto, pelas restrições ao atendimento da macrodemanda narradas anteriormente.

#### 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 conteinerizada e a precificação inicial da tarifa pelo uso das Infraestruturas de Acesso Aquaviário.

A receita média unitária de Movimentação Portuária foi estimada com base em uma amostra dos valores de THC – Terminal Handling Charge em 24 portos no Brasil publicados pelas empresas de navegação: Maersk/Hamburg-Süd, ONE, Hapag Lloyd, CMA CGM e MSC. O preço final foi obtido por média ponderada em função dos volumes movimentados, considerando a proporção entre contêineres refrigerados (22,97% do total movimentado no Complexo de Itajaí e Itapoá) e secos e um desconto de 20% sobre o preço de balcão, de forma a aproximar-se do valor de mercado.

Ademais da THC, tendo em vista a exploração direta do cais pelo concessionário, foi incluída na receita média unitária o valor que seria cobrado pela atracação dos navios. Este foi obtido por média dos valores cobrados em terminais de contêineres de 13 portos organizados, cuja fonte de dados foi o Anuário/Anataq, resultando em R\$ 7,10/TEU.

Sobre o valor final de R\$ 794,85/TEU foi aplicado um desconto de 50% para precisar a movimentação de contêineres vazios, os quais representam 25,60% do total de contêineres movimentados pelo Complexo Portuário de Itajaí e pelo TUP Itapoá, segundo pesquisas em banco de dados oficiais da Anataq. O valor final da receita média unitária do Complexo de Portuário de Itajaí pode ser visualizada na tabela abaixo.

Preço	Valor adotado	Participação (%)	Receita Média Ponderada
Preço de Movimentação Portuária (contêiner cheio)	R\$ 794,85	74,40%	R\$ 591,40
Preço de Movimentação Portuária (contêiner vazio)	R\$ 397,43	25,60%	R\$ 101,73
<b>PREÇO MÉDIO FINAL</b>			<b>R\$ 693,12</b>

Tabela 3: Receita média unitária para movimentação portuária no Complexo de Itajaí.

Fonte: Infra S.A.

Além da receita com Movimentação, foram estimadas nos estudos a Receita Média Unitária da Armazenagem e a Receita para outros serviços, na qual foram considerados os seguintes itens: Suporte à Armazenagem de Contêineres Refrigerados; Atividades de Inspeção por Autoridades; Atividades de Posicionamento para Fumigação; Movimentação de Transbordo; e Atividades de Ova e Desova.

Além das receitas estimadas relativas à exploração do Terminal de Contêineres do Porto de Itajaí, a modelagem elaborada também projetou as receitas relacionadas à exploração das infraestruturas de proteção e do acesso aquaviário do Complexo Portuário, as quais são remuneradas pela Tabela I e seguiram os ditames da Resolução Normativa Antaq nº 61/2021.

Dessa forma, conforme consta no estudo de mercado, o valor estimado da tarifa da Tabela I que remunerava tanto os investimentos previstos quanto os custos operacionais para a manutenção das infraestruturas de acesso e proteção é de R\$ 0,85 por TPB, valor 0,73% inferior ao valor médio aprovado recentemente pela Antaq para essa tabela tarifária do Porto Organizado de Itajaí/SC (R\$ 0,86/TPB).

#### 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.

#### *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 – Bacia de Evolução	26/11/2015	26/11/2021
LAI 2255/2019	IMA	Superintendência do Porto de Itajaí	Terminal Retropontuário: 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 Píer turístico de Itajaí Guilherme Assegurb	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)
LAO 5428/2021	IMA	APM terminals Itajaí S.A.	Operação do Terminal	14/09/2021	14/09/2025

Tabela 4: Documentação avaliada do Porto de Itajaí.  
Fonte: Infra S.A., a partir de informações coletadas junto à SPI (2021).

#### *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).

#### *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.

#### *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, inciso III:

- Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:
- I - consulta à autoridade aduaneira;
  - II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e
  - III - 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.

Nesse sentido, por meio do Ofício nº 2/2022/GMS/SDS/ANTAQ, foi solicitada ao Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina a emissão de Termos de Referência - TR para execução dos estudos ambientais, com vistas ao licenciamento, pelo vencedor do certame licitatório da concessão do Porto Organizado de Itajaí.

#### **Demonstração da incorporação nos EVTEAs de modelos que expressam e estimulam a concorrência inter e intraportos**

Durante a consulta pública foram apresentadas algumas contribuições com críticas ao estudo concorrencial desenvolvido pela Infra S.A., principalmente no sentido de não estar representando apropriadamente o mercado relevante ou de ele ter sido elaborado de forma inadequada quanto às premissas adotadas.

A partir das críticas e de contribuições recebidas no âmbito da consulta pública pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Economia ("Seae/ME") foi elaborado novo estudo concorrencial, seguindo metodologia disposta no Guia para Análise de Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários ("Guia AIC-TP") – versão 1, adaptado ao caso concreto. Essa nova análise consta do documento Seção B1 - Análise Concorrencial.

Como conclusões, o documento informa que a concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC não suscita preocupações concorrentiais, à luz da Lei nº 12.529/2011 e das demais referências do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência - SBDC. Assim, entendeu-se por não ser cabível estabelecimento de critérios de restrição ou vedação à participação de agentes econômicos individuais na licitação, pela perspectiva do ambiente concorrencial após a outorga.

Contudo, no que tange à competição do leilão, foram vislumbrados riscos de que eventual consórcio entre grupos econômicos verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no mercado relevante de terminais portuários de contêineres nos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul, ou seja, grupos Maersk e MSC, arrefeça a competitividade no certame. Tendo em vista essa preocupação, foi incluída no edital de leilão restrição no âmbito das condições de participação, conforme poderá ser visto mais à frente.

#### **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 aeroporto, 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.

#### **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 61/2021, a qual estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário, dentre os quais estão:

1. Plano Mestre (PM) - instrumento de planejamento de Estado, cuja elaboração cabe ao Poder Concedente, voltado aos complexos portuários que abrangam 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;
2. 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 e às novas diretrizes governamentais de manutenção de uma Autoridade Portuária Pública, compete a esse ente público auxiliar na elaboração e atualização do Plano Mestre, bem como apresentar atualizações ordinárias ao PDZ e encaminhar à aprovação do Poder Concedente.

## **Definição de parâmetros de desempenho**

No tocante a este projeto de concessão, importante ressaltar que a Lei nº 12.815/2013 traz no art. 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 de qualidade de serviço e indicadores de desempenho no Anexo 1 da 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 qualidade de serviço (IQS) estão relacionados à operação da infraestrutura de acesso aquaviário, enquanto os indicadores de desempenho (ID) estão relacionados à operação do terminal portuário de contêineres, ao acesso rodoviário ao terminal de contêineres e às atribuições legais de Autoridade Portuária. Assim, apenas os IQS incide sobre o reajuste das tarifas da Tabela 1.

A relação de IQS é apresentada e detalhada na tabela 12 do Anexo 1 do Contrato de Concessão, enquanto os ID são apresentados na tabela 13 do mesmo documento.

## **Do fornecimento da mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos**

Os estudos elaborados e o modelo de concessão 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 nº 12.815/2013.

Também foram estimados os custos com mão de obra avulsa a partir de informações prestadas pelo OGMO de Itajaí do ano de 2021, conforme Tabela 18 (ITJ-01 - Seção D - Operacional rev03).

Conforme descrito na Seção D, para fins de estudo, considerou-se na modelagem os valores relacionados a custeio, subvenções, ajuda de custo, indenizações, fundos, outros e treinamento como custos fixos anuais. Adicionalmente, foram considerados custos de qualificação complementar da mão-de-obra avulsa, tendo como referência os valores do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo - FDEPM.

## **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 em Anexo 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. Essa transição também não prevista nos documentos jurídicos do processo de desestatização do Porto de São Sebastião.

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.

## **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 nº 8.987/1995, especificamente os arts. 18 e 23, e aos termos do art. 5º da Lei nº 12.815/2013, *in verbis*:

Lei nº 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 nº 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. Foi mantida a proposta submetida para fins de consulta/audiência pública, na qual definiu-se 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 a 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 conclusão.

Primeiramente, a previsão - constante 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 conteinerizada, 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.

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.

## 7. AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

### 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:

- 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.
- 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 conteinerizada.

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\$ 7.547.855.956,00.

### Custos e despesas operacionais

No relatório Seção D – Operacional (2022), 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
- Custos atinentes ao canal aquaviário e infraestruturas de proteção
- Custos com a Autoridade Portuária Pública

#### Custos variáveis

- Mão-de-obra avulsa (OGMO)
- Utilidades variáveis

#### Custos únicos

- Ressarcimento de ativos existentes não-reversíveis
- Aluguel de equipamentos
- Custo da elaboração dos estudos
- Custo da realização leilão
- Valor do desequilíbrio contratual do arrendatário atual

Quanto aos custos e despesas, salienta-se que se considerou um grau de sensibilidade entre os custos e despesas e o grau de maturidade do empreendimento, relacionado sobretudo à movimentação de cargas projetada para o Porto Organizado de Itajaí. Nesse sentido, em consonância aos parâmetros já utilizados no âmbito do Programa de Arrendamento Portuário – PAP, foram consideradas faixas de sensibilidade entre os custos e despesas e a movimentação. As faixas consideradas na modelagem para cada um dos custos e despesas podem ser verificadas no Anexo D-1 da Seção D. As fases do projeto podem ser consultadas na tabela 5 da Seção D.

Além disso, a tabela constante do Anexo D-3, também da Seção D dos estudos, apresenta a projeção dos custos e despesas operacionais para o horizonte contratual projetado (2023 a 2057).

### Definição da taxa interna de retorno referencial em 9,40%

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 e os resultados obtidos para a desestatização do Porto de Itajaí:

Atualizado em Abril/2022		Informações atualizadas para abril/2022. Quando mencionado data anterior é porque é a última informação disponível.
Parâmetros		Fontes
Taxa Livre de Risco	3,64%	Fonte CBO jul/20 - T-bond 10Y, projeção média 10 anos
Risco País	3,23%	Fonte IPEA - EMBI+ Brasil, histórico 1 ano
Prêmio de Mercado	7,21%	Damodaran
Beta Desalavancado	0,70	Bloomberg: Média das empresas comparáveis, jun/2022
D / (D+E)	24,2%	Conforme alavancagem do modelo
E / (D+E)	75,8%	Conforme alavancagem do modelo
Aliquota Impostos sobre a Renda	34,0%	Aliquota de IRPJ & CSLL - Lucro Real
Beta Realavancado	0,85	Output - Cálculos
Inflação Americana	2,07%	Fonte CBO jul/21 - PCE, projeção média 10 anos
Inflação Brasileira	0,00%	Fonte Sist. Expectativas BACEN - IPCA, projeção média 10 anos
<b>Ke (CAPM) em BRL (termos reais)</b>	<b>10,78%</b>	<b>Output</b>
Kd antes de impostos em BRL correntes	7,72%	Linha de crédito do BNDES para projetos no setor portuário
Kd após impostos em BRL correntes	5,09%	Output
<b>WACC - em BRL (termos reais)</b>	<b>9,40%</b>	<b>Output</b>

Tabela 5: WACC calculado para a Concessão do Porto de Itajaí.

O detalhamento das premissas adotadas pela Infra S.A. para o cálculo do WACC do projeto pode ser visualizado no Seção E – Financeiro.

#### **Valor Econômico da Concessão**

Conforme pode ser visualizado na Seção E – Financeiro dos estudos, os principais resultados-chave da modelagem econômico-financeira são apresentados no quadro abaixo:

Resultados	kR\$
Receitas Totais (sem receita de construção)	34.371.845
Valor Contrato (VPL das Receitas Totais)	7.547.854
Custos e Despesas Totais (sem custo de construção)	13.618.928
CAPEX (com efeitos do REIDI)	2.715.294
VPL do Fluxo do Projeto	678.914

Tabela 6: Resultados chave da modelagem.

Fonte: Infra S.A.

Já o valor econômico da concessão é apresentado na tabela abaixo:

<b>Valor Econômico</b>	
<b>Valor Presente Líquido do fluxo de caixa do projeto</b>	<b>678.914</b>
<b>(+/-) Ajustes no VPL</b>	<b>(234.709)</b>
<b>(+) Custos únicos</b>	<b>(234.709)</b>
(-) Indenização por ativos	(65.831)
(-) Reequilíbrio APMT	(164.041)
(-) Custo com Leilão	(942)
(-) Reembolso EPL	(3.896)
<b>VPL Ajustado</b>	<b>444.205</b>
(-) Contribuição Inicial Mínima	(222.102)
<b>Valor Econômico</b>	<b>222.102</b>

Tabela 7: Valor Econômico do Projeto.

Fonte: Infra S.A.

## **8. DAS MINUTAS DE EDITAL E DE CONTRATO DE CONCESSÃO**

### **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.

#### **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, coligadas ou pessoas jurídicas sujeitas a controle comum, ainda que com participações ou membros distintos entre si.

Em relação a concessões portuárias, o art. 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 restrição na formação de consórcio com vistas a refletir o resultado da análise concorrencial constante da Seção B1 dos estudos. A redação final, validada pela Antaq no Relatório Técnico nº 1/2023/SEEP, e pelo CADE na Nota Técnica nº 5/2023/CGAA3/SGA1/SG/CADE, em atendimento ao item 9.6 do Acórdão nº 245/2023, conforme se depreende da Nota Técnica nº 19/2023 da Infra S.A. (7389840), é apresentada a seguir:

- 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas de Grupos Econômicos distintos em que ambos, cumulativamente:  
a) detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral localizadas nos Complexos Portuários de Itajaí ou de São Francisco do Sul; e  
b) atuem no mercado de transporte marítimo regular de contêineres.

#### **Da habilitação**

Os Documentos de Habilidade 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.

#### *Habilidade 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:

- i. 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, 250.000 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.

A Proponente que participar do Leilão sob a forma de Consórcio deverá ter, na composição do Consórcio, um Operador de Terminal Portuário de Contêineres que atenda os requisitos previstos no edital.

#### *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.

#### *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.

#### *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.

#### **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.

#### **Etapas do leilão**

##### *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 sejam:

- a) O 1º volume apresentará as declarações, documentos de representação e a garantia da proposta;
- b) O 2º volume, a proposta econômica; e
- c) 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, consequentemente, a elevação do valor de outorga final.

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.

#### **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 considere 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.

#### **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.

#### **Valor de resarcimento da empresa autorizada para a realização de estudos de viabilidade das licitações**

Conforme previsto no art. 21 da Lei 8.987/1995, "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 resarcimento do EVTEA no fluxo de caixa do projeto.

O valor do ressarcimento da Infra S.A. pela elaboração do EVTEA foi acordado em Plano de Trabalho assinado com o então Ministério da Infraestrutura, correspondendo ao montante de R\$ 3.895.692,29. Esclarece-se que o valor do ressarcimento foi considerado na equação econômico-financeira, através da redução do VPL do projeto.

#### **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\$ 941.668,85 (data base de 04/2022).

#### **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 transparéncia dos custos alocados ao canal, o que aumenta o controle por parte do regulador e traz maior publicidade e transparéncia aos processos de revisão tarifária.

#### **Condições prévias à celebração contratual**

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:

- A. comprovante de recolhimento da remuneração à B3 e de pagamento à Infra S.A., a título de remuneração e reembolso devidos pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado, conforme especificado nos tópicos anteriores;
- B. comprovante de pagamento às arrendatárias anteriores no valor de R\$ 65.830.759,45 (sessenta e cinco milhões, oitocentos e trinta mil, setecentos e cinquenta e nove reais e quarenta e cinco 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 abril de 2022, o qual será atualizado após maturidade do projeto da arrendatária transitória que irá assumir a área;
- C. comprovante de depósito no valor de R\$ 164.040.827,97 (cento e sessenta e quatro milhões, quarenta mil, oitocentos e vinte e sete reais e noventa e sete centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada a indenização para fins de ressarcimento da antiga arrendatária responsável pelas operações no Porto Organizado, APM Terminals Itajaí S.A., 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 abril de 2022;
- D. 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. ;
- E. comprovante de subscrição do capital social inicial mínimo exigido no Contrato de Concessão, em moeda corrente nacional, e comprovante de integralização no valor mínimo de R\$ 271.529.403,71 (duzentos e setenta e um milhões, quinhentos e vinte e nove mil, quatrocentos e três reais e cem centavos), devendo o valor remanescente de R\$ 271.529.403,71 (duzentos e setenta e um milhões, quinhentos e vinte e nove mil, quatrocentos e três reais e setenta e um centavos) a ser integralizado até a Data de Assunção;
- F. comprovante de contratação da Garantia de Execução Contratual, nos termos do Contrato de Concessão;
- G. certidão hábil a comprovar a adimplênciaperante a SPI e a ANTAQ, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam Controladoras, Controladas ou possuam controlador comum com a Adjudicatária;
- H. cópia autenticada do contrato celebrado com o Banco Depositário e com o Poder Concedente, observado o disposto nos Subitens 7.1.1 e 7.1.2 do Edital;
- I. Plano Básico de Implantação (PBI), nos termos do Anexo 13 do Edital; e
- J. comprovante de depósito na Conta Única do Tesouro do montante correspondente a 100% (cem por cento) do Valor de Outorga proposto no Leilão, considerando o lance vencedor oferecido na etapa de viva-voz, caso aplicável.

#### **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\$ 65.830.759,45, a título de indenização para compra dos equipamentos não reversíveis em vista da necessidade de garantia da continuidade da operação, e de R\$ 164.040.827,97, para eventual indenização da antiga arrendatária responsável pelas operações no Porto Organizado, APM Terminals Itajaí S.A., de que trata na Resolução ANTAQ nº 7.828, de 19 de junho de 2020.

Em relação à definição do valor a ser adotado como garantia de execução, o MPOR 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	<b>R\$ 188.696.398,90</b>
2	Término do Contrato de Concessão: pelo período de 24 (vinte e quatro) meses após o término do Contrato de Concessão	<b>R\$ 75.478.559,56</b>

Tabela 8: Valor da Garantia de Execução Contratual.

Fonte: Infra S.A.

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 esses valores, além de estarem de acordo com a legislação de regência, não oneram excessivamente o procedimento licitatório, isto é, não acarretariam 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.

#### 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, R\$ 543.058.807,43, 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.

#### 9. 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”.

#### 10. CONCLUSÃO

Ante ao exposto, constata-se que a modelagem da concessão 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, tendo sido ajustados conforme o disposto na Deliberação nº 93, de 28/06/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022, a qual discutiu o modelo anterior de concessão do Porto de Itajaí, o disposto na Deliberação - DG nº 110/2022, que trata da revisão dos estudos da concessão do Porto Catarinense o disposto no Acórdão nº 245/2023 do TCU - Plenário (7390088), que não identificou irregularidades ou impropriedades que desaconselhassem o regular prosseguimento do processo de outorga, porém elencou recomendações e determinações que deveriam ser atendidas antes da publicação do Edital do certame, e ainda, o disposto na [Deliberação-DG nº 75/2023-ANTAQ](#), que trata da atualização da lista de bens não reversíveis e do valor a ser indenizado em favor da APM Terminals Itajaí S.A..

Não obstante eventuais oportunidades de aperfeiçoamento nos estudos e no modelo de concessão elaborados propostos pela Infra S.A. e encaminhados a este Ministério via OFÍCIO Nº 581/2023/ASSDIPLAN-INFRAZA/DIPLAN-INFRAZA/DIREX-INFRAZA/CONSAD-INFRAZA/AG-INFRAZA (7720486), com a ressalva do edital, cujo item 6.2.4 foi atualizado por esta setorial técnica (7739883), entende-se que os documentos listados abaixo encontram-se em condições de encaminhamento à Antaq para análise e providências que entender cabíveis.

- Minuta do Contrato de Concessão e seus respectivos anexos (7718504):
  - A. Anexo 1: Plano de Exploração Portuária
  - B. Anexo 2: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto
  - C. Anexo 3: Tarifas e preços
  - D. Anexo 4: Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro
  - E. Anexo 5: Modelos e condições mínimas para garantia de execução contratual
  - F. Anexo 6: Acordo Tripartite
  - G. Anexo 7: Instrumento de Notificação
  - H. Anexo 8: Bens Reversíveis
  - I. Anexo 9: Transição Operacional
- Minuta do Edital e seus respectivos anexos (7739883):
  - A. Anexo 1: Manual B3 de Procedimentos do Leilão
  - B. Anexo 2: Modelo de Declaração de Inexistência de Documento Estrangeiro Equivalente
  - C. Anexo 3: Modelo de Proposta Econômica
  - D. Anexo 4: Modelo de Declaração de Ciência dos Termos do Edital e Ausência de Impedimento de Participação no Leilão
  - E. Anexo 5: Modelo de Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal
  - F. Anexo 6: Modelo de Declaração de Submissão à Legislação Brasileira

- G. Anexo 7: Minuta do Contrato de Concessão  
H. Anexo 8: Modelo de Atestado de Visita Técnica  
I. Anexo 9: Modelo de Declaração de Pleno Conhecimento  
J. Anexo 10: Instruções para Formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico  
K. Anexo 11: Modelo de Declaração de Atendimento às Prerrogativas Legais de Desempate  
L. Anexo 12: Modelo de Ratificação da Proposta pela Concessão  
M. Anexo 13: Requisitos do Plano Básico de Implantação - PBI
- Estudo Rev.4 - Itajaí - Editáveis (7718882);
  - Estudo Rev.4 - Itajaí - Publicações (7718895)
  - Nota Técnica nº 30/2023/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (7711810)

Dessa forma, caso o Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias esteja de acordo com a sugestão exposta acima, faz-se necessária (i) a aprovação deste Ato Justificatório pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e (ii) o envio desses documentos à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq para análise e providências subsequentes.

À consideração superior.

ISMAEL GOMES NETTO Coordenador de Modelagem	DANIEL RODRIGUES ALDIGUERI Coordenador-Geral de Modelagem
--	--

Ciente e de acordo com o proposto pela CGMO/DNOP/SNPTA/MPOR.

À Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA/MPOR para apreciação e eventual aprovação.

ALEX SANDRO DE ÁVILA  
Diretor de Novas Outorgas e Políticas  
Regulatórias Portuárias



Documento assinado eletronicamente por Daniel Rodrigues Aldiguieri, Coordenador(a)-Geral de Modelagem, em 10/11/2023, às 17:14, 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 Ismael Gomes Netto, Coordenador(a) de Modelagem, em 10/11/2023, às 17:20, 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 Alex Sandro de Ávila, Diretor(a) do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias, em 10/11/2023, às 17:32, 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 **7732084** e o código CRC **46F2931A**.



Referência: Processo nº 50000.031435/2021-15

SEI nº 7732084

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