

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

NOTA TÉCNICA Nº 20/2023/COPAQ1-INFRA/SUPAQ-INFRA/DIPLAN-
INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA

Brasília, 31 de julho de 2023.

PROCESSO Nº 50840.101715/2021-06

INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS-SNPTA

1. ASSUNTO

Revisão 3 do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) relativo à concessão do Porto Organizado de Itajaí, decorrente do processo de fiscalização por parte do TCU, de diretrizes do MPOR, bem como de pareceres da ANTAQ e do CADE.

2. REFERÊNCIAS

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

3. CONTEXTUALIZAÇÃO

O EVTEA referente à concessão do Porto Organizado de Itajaí a que se refere a presente manifestação representa a quarta versão desses documentos, denominada Revisão 3 (REV3), conforme o seguinte histórico:

- a) Versão original dos documentos, a serem submetidas ao processo de consulta e audiência públicas (SEI 4649866 e 4649944), justificada pela NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (SEI 4543700), de 28/09/2021;
- b) Revisão 1 (REV1) do estudo após o processo de consulta e audiência públicas, bem como contemplando as manifestações do Grupo de Trabalho GT-ODSE-001-21-DG da ANTAQ, no âmbito da agência reguladora, que teve por finalidade, acompanhar desestatizações portuárias (SEI nº 5829498), motivada pela NOTA TÉCNICA Nº 17/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 08/07/2022 (SEI nº 5730943);
- c) REV2 do EVTEA – versão em análise (SEI nº 6639564), considerando a manifestação final da SeinfraPortoFerrovia/TCU, de 25/11/2022 (SEI nº 6639583); e
- f) REV3, objeto da presente Nota Técnica, que consiste na versão dos documentos ora apresentados (SEI nº 7417118 e nº 7417119), com base no Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário (SEI 7390088), em e-mail com diretrizes do MPOR (SEI 7390110), no Relatório Técnico nº 1/2023/SEEP, da ANTAQ (SEI 7390114) e na Nota Técnica nº 5/2023/CGAA3/SGA1/SG/CADE (SEI 7390117).

Em linhas gerais, o TCU determinou no referido Acórdão a retirada do mecanismo da Conta Vinculada, bem como a necessidade de análise concorrencial pela ANTAQ e pelo CADE, além de propor outros

ajustes na modelagem. Já o MPOR apresentou diretriz determinando a manutenção de uma autoridade portuária pública, aproveitamento máximo dos estudos já avaliados pelo TCU e alternativas para a manutenção dos recursos do projeto na localidade. Já a ANTAQ e o CADE, mediante seus pareceres técnicos, apresentaram suas conclusões acerca do cenário concorrencial e eventuais reflexos na modelagem da concessão.

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

4. PRINCIPAIS ALTERAÇÕES PROMOVIDAS NAS SEÇÕES DO ESTUDO

4.1 Seção B - Estudo de Demanda

Em função do processo de auditoria do Tribunal de Contas da União, bem como da alteração relevante nos níveis de movimentação observados no final do ano de 2022 e início do ano de 2023 no Porto de Itajaí, realizaram-se ajustes nas curvas de demanda que suportam o EVTEA.

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.

Adicionalmente, cumpre observar a recomendação trazida pelo TCU no processo em seu processo de análise relacionado às taxas de crescimento da demanda, a saber:

“9.3.2.2 antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de ajustar a curva de demanda projetada do modelo, 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;”

Nesse sentido, cumpre observar que, conforme narrado na Nota Técnica nº 17/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, o Porto de Itajaí vem perdendo, ao longo de 2021, uma série de linhas de navegação, tanto de longo curso quanto de cabotagem.

Comparando-se os dados de linhas marítimas em abril de 2022 e setembro do mesmo ano, verifica-se que o cenário de redução do número aprofundou-se significativamente, com perda de todas as linhas de contêineres ao final do ano de 2022:



LINHAS MARÍTIMAS

APM TERMINALS		PORTONAVE		
ÁSIA	BUSAN HONG KONG NINGBO QINGDAO SINGAPORE SHANGHAI SHEKOU	6	ANTWERP BARCELONA BREMERHAVEN GENOA GIOIA TAURO HAMBURG LE HAVRE LIVORNO LONDON GATEWAY MARSAXLOKK ROTTERDAM SINES VALÉNCIA	6
MEDITERRÂNEO E NORTE DA EUROPA	BARCELONA GENOVA MALAGA MALTA TANGER VALÉNCIA	4		
CARIBE E GOLFO	CARTAGENA FREEPORT HOUSTON KINGSTON MANZANILLO NEW ORLEANS VERACRUZ	0		
ÁFRICA	CAPE TOWN DURBAN LUANDA POINTE NOIRE PORT ELIZABETH	0		
AMÉRICA DO SUL	BUENOS AIRES FORTALEZA SALVADOR SUAPE	8		
CABOTAGEM	MANAUS PECEM SUAPE	0		
EXTRAS		0		
TOTAL		18	TOTAL	46
TOTAL GERAL		64		

Relatório Estatístico Marit 2022

1

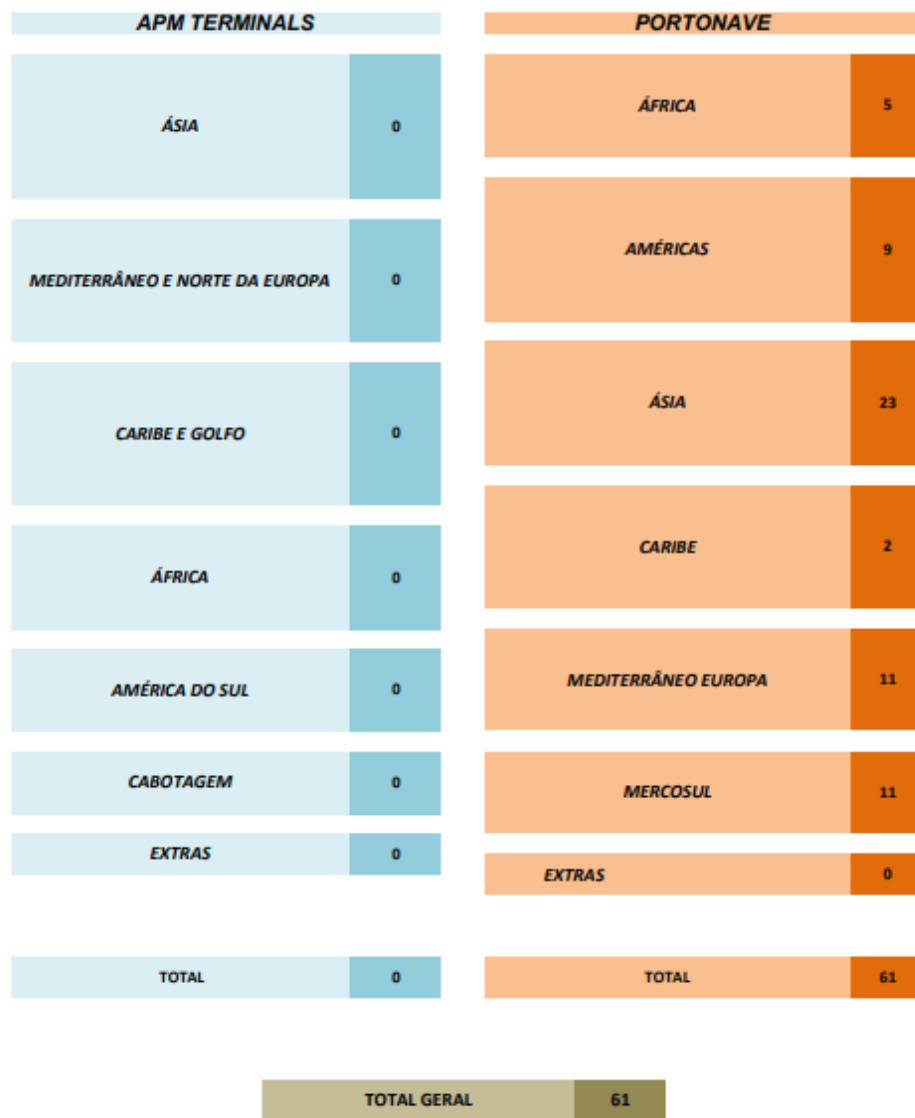


LINHAS MARÍTIMAS

APM TERMINALS		PORTONAVE		
ÁSIA	BUSAN HONG KONG NINGBO QINGDAO SINGAPORE SHANGHAI SHEKOU	6	ANTWERP BARCELONA BREMERHAVEN GENOA GIOIA TAURO HAMBURG LE HAVRE LIVORNO LONDON GATEWAY MARSAXLOKK ROTTERDAM SINES VALÉNCIA	10
MEDITERRÂNEO E NORTE DA EUROPA	BARCELONA GENOVA MÁLAGA MALTA TANGIER VALÉNCIA	2		
CARIBE E GOLFO	CARTAGENA FREEPORT HOUSTON KINGSTON MANZANILLO NEW ORLEANS VERACRUZ	0		
ÁFRICA	CAPE TOWN DURBAN LUANDA POINTE NOIRE PORT ELIZABETH	0		
AMÉRICA DO SUL	BUENOS AIRES FORTALEZA SALVADOR SUAPE	9		
CABOTAGEM	MANAUS PECÉM SUAPE	0		
EXTRAS		1		
	TOTAL	18		
			TOTAL	57
			TOTAL GERAL	75



LINHAS MARÍTIMAS



Assim, em nossa visão, houve uma alteração fundamental na situação de mercado do Porto de Itajaí e que, com o encerramento de todas as linhas marítimas, demanda ajustes no Estudo de Demanda. Dessa forma, considera-se oportuna a alteração do ramp-up da microdemanda considerada na rev2 do estudo.

Portanto, foram revisitados os dados de movimentação do Complexo Portuário ao longo de 2022, verificando-se uma queda acentuada de movimentação nos 3 últimos meses daquele ano. Vale lembrar que, na versão REV2 dos estudos, já fora adotada uma curva de *ramp-up* para a demanda, tendo em vista o cenário de perda de linhas. Com o agravamento da situação, buscou-se, então, ajustar novamente o ramp up a fim de melhor retratar a situação de mercado do Porto.

Inicialmente, apresenta-se um quadro comparativo do ramp-up proposto na REV1 do estudo e a nova proposta:

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%

Deve-se destacar alguns aspectos acerca da adoção dos novos percentuais. Os percentuais de captura utilizados na rev1 dos estudos levavam em consideração as estatísticas de número de linhas marítimas de contêineres no Porto de Itajaí, de tal forma que o ramp-up fora calculado com base nos dados reais.

Também, naquele momento, havia a expectativa acerca da renovação, tanto do convênio de delegação do Porto, como do contrato de arrendamento do atual operador das infraestruturas. Não cabe a essa área técnica analisar as decisões dos agentes públicos e privados envolvidos, mas sim os desdobramentos sobre o Estudo e a projeção de demanda. Nesse sentido, verifica-se que os percentuais de captura adotados na rev01 do estudo não são mais aplicáveis, e, que existe uma dificuldade metodológica de proposição acerca de qual seria a curva de ramp-up mais assertiva para fins de projeção.

Nessa toada, o cenário atual é de renovação tanto do convênio de delegação do Porto de Itajaí quanto de conclusão da assinatura do contrato de transição com o atual arrendatário. Dessa forma, existe a expectativa de volta de algumas linhas para o Porto. Esse processo demanda tempo e planejamento dos armadores, do operador e da administração do Porto. 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, buscou-se 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. Importante notar que, apesar da redução do percentual de captura do primeiro ano, foram adotadas taxas de crescimento maiores do ramp-up na presente revisão, o que traz incentivos para que o futuro concessionário busque rapidamente reestabelecer as linhas marítimas.

Outro aspecto a se destacar é que se optou pelo ajuste da demanda a partir da adoção de novos percentuais do ramp-up. Em nossa visão, essa é a forma mais ajustada de realização do ajuste, uma vez que se espera que as linhas deslocadas para outros portos sejam novamente atraídas ao Porto a partir do momento em que as condições de operação e segurança jurídica sejam endereçadas.

Em caso de prolongamento das condições atuais, entende-se que é racional que a reconquista das linhas seja prejudicada pela consolidação do mercado pelos concorrentes do Porto, o que pode impactar de forma mais estrutural na macrodemanda do Complexo. Nesse sentido, a depender das condições de prazo e de mercado, uma revisão da macrodemanda, em função da queda estrutural (e não momentânea) da movimentação impacte no ponto de partida da projeção.

Assim, dentre as alternativas, entende-se que o ajuste do *ramp-up*, na forma descrita, é o que melhor se ajusta ao caso concreto nesse momento.

No que diz respeito à recomendação do TCU, entende-se que as taxas de crescimento consideradas na modelagem atual são aderentes tanto as taxas de crescimento históricas quanto as taxas de crescimento de longo prazo presentes no Plano Mestre do Complexo Portuário. Nesse sentido, a metodologia adotou uma convergência entre a taxa de crescimento histórica para as taxas de crescimento de longo prazo que constam no plano mestre, trazendo uma metodologia que aproxima, em nossa visão, o momento de crescimento as taxas de crescimento potencial a longo prazo do Complexo Portuário. Os aspectos metodológicos foram tratados na Nota Técnica nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (SEI 4543700).

No que diz respeito à melhora do nível de serviço, importa notar que esse aspecto impacta na capacidade de captura da macrodemanda pelo Complexo Portuário, e, nesse caso, especificamente pelo Porto de Itajaí. Dessa forma, a variável “nível de serviço”, trazido, sobretudo, pelo aumento das capacidades estáticas e

dinâmicas é traduzido em aumento da captura da macrodemanda pelo Porto de Itajaí. Esse aspecto fica evidente na tabela 16 da Seção B do estudo, que demonstra o aumento do tamanho do marketshare alocado ao Porto de Itajaí, aumentando o percentual de captura da macrodemanda do Complexo. Assim, em nossa visão, a melhora do nível de serviço já se encontra contemplada na microdemanda para o Porto de Itajaí através do aumento das taxas de captura da macrodemanda.

Pelo exposto, dados os aspectos metodológicos e a situação e fatos que permeiam a transição operacional do Porto de Itajaí, entende-se que a modelagem, no que diz respeito a estimativa da macrodemanda para o Complexo e da microdemanda para o Porto de Itajaí, encontram-se aderentes aos instrumentos de planejamento setoriais, a convergência das taxas de crescimento histórica às taxas de longo prazo e a melhora do nível de serviço estimada nos estudos da concessão e as práticas setoriais em termos de estruturação de projetos.

4.2 Seção B1 - Concorrencial

A seção B1 - Concorrencial fora revisada em função das conclusões contidas no Relatório Técnico nº 1/2023/SEEP, elaborado pela ANTAQ, e da Nota Técnica nº 5/2023/CGAA3/SGA1/SG/CADE, elaborado por grupo de trabalho do CADE. Ambos documentos decorrem de determinações e recomendações contidas no Acórdão nº 245/2023 e que estabelecem uma série de análises a serem realizadas pelos dois órgãos, de tal forma a pacificar os entendimentos acerca das questões concorrenenciais contidas no processo de elaboração dos estudos e dos documentos jurídicos que suportam a concessão do Porto de Itajaí.

Dessa maneira, dadas as manifestações e conclusões dos dois órgãos envolvidos na análise, a Seção B1 fora revisada no sentido de referenciar o Relatório e a Nota Técnica, discutindo as principais conclusões e seus reflexos sobre a modelagem.

4.3 Seção C - Engenharia

Em virtude da recomendação exarada pelo TCU, no item 9.3.2.4 do Acórdão nº 245/2023 , foi identificada a oportunidade de substituir o material utilizado para elaboração do estudo em nível conceitual por projeto básico contratado pela SPI, que apresenta maior grau de maturidade e subsídios produzidos para a área em questão. A Superintendência do Porto de Itajaí contratou empresa de engenharia, através do contrato nº 014/2019, para elaboração de projeto básico para obras de recuperação, melhorias e modernização da retroárea do porto de Itajaí.

O projeto básico descreve e quantifica os investimentos no pátio público, apresentando solução de engenharia para adequação da área. Assim, optou-se pela substituição não apenas o custo unitário dos serviços, mas também o quantitativo de área, subsidiado por levantamento topográfico.

O novo quantitativo de área que necessita intervenções de melhorias é de 103.257,16 m², sendo estabelecido o custo médio unitário de R\$ 207,96/m², totalizando o valor de R\$ 21.473.700,87 para a primeira fase de investimentos do projeto.

Ainda, o referido Acórdão trouxe a determinação de retirada da obrigação de dragagem de aprofundamento à montante, conforme exposto abaixo:

“9.2.2.1. antes da assinatura do Contrato de Concessão, retire 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, em obediência ao art. 37, caput, da CF/1988 e aos art. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013”

Como forma de atendimento às determinações, fora retirada a obrigação de investimento relacionada a dragagem à montante ao canal de acesso ao Complexo Portuário, com a exclusão do item 4.2 da tabela 89 do Anexo 1 – Plano de Exploração Portuária. Ainda, registra-se que no processo de revisão do EVTEA **os valores relativos à dragagem à montante foram retirados do CAPEX do projeto.**

4.4 Seção D - Operacional

A principal revisão promovida na Seção D diz respeito a inclusão de parcela de remuneração a Autoridade

Portuária Pública, decorrente de diretriz do Poder Concedente, emanada em reunião de trabalho acerca da presente revisão dos estudos. Com a alteração do modelo regulatório-institucional, com a previsão de manutenção da Autoridade portuária Pública Municipal, que terá seu convênio de delegação renovado, considerou-se uma remuneração decorrente do presente contrato de concessão para manutenção das atividades daquela entidade.

A remuneração da Autoridade Portuária Pública, que representa um dispêndio de caixa no modelo, fora estimada em etapas, que denotam uma transição do modelo atual de estrutura de custos para um modelo otimizado. Mais informações sobre as estruturas de custos consideradas em cada período podem ser encontradas no Anexo 1 da presente Nota Técnica (SEI 7405365). 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.

Ainda, para fins de modelagem, considerou-se uma distribuição da remuneração da Autoridade Portuária Pública entre parcelas fixas e variáveis ao longo do tempo, conforme os percentuais a seguir:

Ano	%	
	% Fixo	Variável
1	100%	0%
2	100%	0%
3	100%	0%
4	100%	0%
5	100%	0%
6	98%	3%
7	95%	5%
8	93%	8%
9	90%	10%
10	88%	13%
11	85%	15%
12	83%	18%
13	80%	20%
14	78%	23%
15	75%	25%
16	73%	28%
17	70%	30%
18	68%	33%
19	65%	35%
20	63%	38%
21	60%	40%
22	58%	43%
23	55%	45%
24	53%	48%
25	50%	50%
26	50%	50%
27	50%	50%
28	50%	50%
29	50%	50%
30	50%	50%
31	50%	50%
32	50%	50%
33	50%	50%
34	50%	50%
35	50%	50%

Assim, a Seção D traz os valores de remuneração fixa e variáveis, por ano do contrato, que denotam obrigações de pagamento da concessionária para com a Autoridade Portuária Pública, compreendendo, assim, a remuneração dessa.

Além da inserção de remunerações fixas e variáveis, previu-se, ainda, uma Movimentação Mínima Exigível para fins de remuneração da Autoridade Portuária Pública igual a demanda tendencial de movimentação de carga conteinerizada no Porto de Itajaí estimada na Seção B. Dessa forma, na prática, a Autoridade Portuária Pública passa a ter um piso remuneratório estipulado contratualmente. Em outro giro, além do piso remuneratório, caso a movimentação supere a MME contratual, a Autoridade Portuária Pública se beneficiará do sucesso da concessão. Assim, entende-se que o mecanismo proposto tem o condão de alinhar os interesses da concessionária e da Autoridade Portuária Pública, de tal forma a melhorar o ambiente de negócios e a matriz de incentivos através da regulação econômica da remuneração.

Por fim, em cumprimento item 9.2.1.2 do Acórdão nº 245/2023 - TCU - Plenário (SEI 7390088), fora retirada a previsão do custo denominada "verba de fiscalização", que, nas versões anteriores do Estudo, tinha fundamento a contrapartida financeira pelas atividades de fiscalização exercidas pela Antaq.

4.5 Seção E - Econômico-Financeiro

No que tange a Seção E do estudo, por diretriz do Poder Concedente emanada em reunião de trabalho acerca da revisão, procedeu-se com a alteração da exigência da contribuição variável. Anteriormente, a contribuição variável por TEU movimentado no Porto de Itajaí era exigível já no primeiro ano de contrato. Com a nova diretriz, a contribuição variável passa a ser exigível do sexto ano de contrato (inclusive), até o fim do prazo da concessão. Adicionalmente, também por diretriz do Poder Concedente, foi alterada a divisão do VPL do projeto entre Contribuição Fixa Inicial e Contribuições Fixas Anuais. Anteriormente, a distribuição considerava 70% do VPL como Contribuição Fixa Inicial e 30% alocado nas Contribuições Fixas Anuais. Na presente revisão, considerou-se uma distribuição de 50% do VPL para cada Contribuição, igualmente.

5. CONCLUSÃO

Ante ao exposto, seguem as versões revisadas do EVTEA, correspondentes anexos de REV3 (SEI nº 7417118e nº 7417119), com as motivações expostas neste documento, relativas à desestatização do Porto Organizado de Itajaí.

CONRADO FREZZA

Coordenador Substituto da COPAQ1/SUPAQ/DIPLAN-INFRAZA

GUILHERME TASCA MORES

Assessor Técnico da COPAQ1/SUPAQ/DIPLAN-INFRAZA

De acordo.

FERNANDO CORREA DOS SANTOS

Superintendente da SUPAQ/DIPLAN-INFRAZA

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

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

SUPER GOV.BR Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Mores, Assessor Técnico II**, em 07/08/2023, às 18:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

SUPER GOV.BR Documento assinado eletronicamente por **CONRADO DA SILVEIRA FREZZA, Coordenador - Substituto**, em 07/08/2023, às 18:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

SUPER GOV.BR Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO CORRÊA DOS SANTOS, Superintendente de Projetos Portuários e Aquaviários**, em 07/08/2023, às 18:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

 A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7391196** e o código CRC **6263A5CD**.



Referência: Processo nº 50840.101715/2021-06



SEI nº 7391196

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