



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## NOTA TÉCNICA Nº 3/2024/AEC/DG

**Assunto:** Concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC. Atendimento às determinações contidas no ACÓRDÃO Nº 39-2024-ANTAQ.

### 1. DA INTRODUÇÃO

Em atenção ao Despacho S/N (Despacho CDCP - SEI nº 2158468), de 8/2/2024, refiro-me ao processo de concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC, atualmente em curso nesta Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq.

Consta no presente processo o ACÓRDÃO Nº 39-2024-ANTAQ (Acórdão 39/2024 - SEI nº 2155111), de 6/2/2024, o qual determina a esta Assessoria Especial de Concessões - Aec/Antaq uma série de providências, as quais foram tomadas conforme segue, de acordo com os ditames do Regimento Interno desta Autarquia, no qual cabe a esta Aec/Antaq, dentre outros:

- I - assessorar a Diretoria da ANTAQ em temas relacionados a arrendamentos e concessões portuárias e de infraestruturas aquaviárias;
- II - atuar na estruturação de projetos de arrendamentos e de concessões portuárias e de infraestruturas aquaviárias;
- III - articular internamente, bem como junto aos órgãos responsáveis pela formulação de políticas públicas e aos órgãos de controle, a estruturação de arrendamentos e de concessões portuárias e de infraestruturas aquaviárias; e
- IV - promover diligências em apoio aos processos de licitações portuárias ou de infraestruturas aquaviárias.

### 2. DA CONTEXTUALIZAÇÃO

Nos autos, consta a última manifestação desta Aec/Antaq, ocorrida em 27/11/2023 por meio da NOTA TÉCNICA Nº 26/2023/AEC/DG (Nota Técnica 26 - SEI nº 2097080), e do Despacho S/N (Despacho AEC - SEI nº 2097814). Neles, objetivou-se a avaliação, dentro de suas competências, da documentação pertinente ao projeto de desestatização mediante concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC, notadamente em relação às alterações realizadas na modelagem pela Infra S.A. e encaminhadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos - MPor em 14/9/2023.

Na referida Nota Técnica 26, e com base nas diretrizes estabelecidas pelo MPor, no papel de Poder Concedente, informou-se terem sido procedidas uma série de adequações nas minutas jurídicas que embasam a desestatização em comento, e se concluiu pela regularidade da documentação encaminhada pelo MPor a esta Agência. Em paralelo, sugeriu-se que os autos fossem submetidos à Procuradoria Federal junto à Antaq - PFA, de modo que fosse realizada uma consulta jurídica a respeito de eventual conflito entre as atribuições legais da Agência diante das atribuições contratuais do intitulado Comitê de Resolução de Disputas. Independentemente da consulta à PFA, considerando a relevância que os projetos de concessão têm para o desenvolvimento do País e a fundamental participação social nas decisões públicas que impactam de maneira relevante o ambiente social e a ordem econômica, esta AEC/Antaq sugeriu que fosse promovida a abertura de Audiência e Consulta Públicas do projeto de concessão do Porto Organizado de Itajaí, com a disponibilização de toda documentação necessária a tal fim.

O processo então foi remetido à Diretoria da Agência relatora do projeto, a qual após as devidas análises, incluiu o presente processo na pauta da 557<sup>a</sup> Reunião Ordinária de Diretoria - Rod da Antaq, prevista para ocorrer em 14/12/2023.

Na 557<sup>a</sup> Rod, o Diretor relator do presente processo, Wilson Pereira de Lima Filho, apresentou relatório (Relatório do Relator D2 - SEI nº 2154390) e proferiu seu voto (Voto do Relator D2 - SEI nº 2154396), o qual foi acompanhado pelo Diretor-Geral Eduardo Nery. Dentre outros, o Diretor relator (i) aprovou a abertura de audiência e consultas públicas para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório para a concessão do Porto Organizado de Itajaí, nos termos do art. 27, inciso XV, da Lei nº 10.233/2001; (ii) determinou, antes da abertura da audiência e da consulta públicas, que esta Aec/Antaq excluisse a referência ao termo "conta vinculada" presente no parágrafo 4.43.6 da minuta de edital; e (iii) encaminhou os autos à PFA, de modo que fosse obtido parecer jurídico a respeito do eventual conflito entre as atribuições legais da Antaq versus as atribuições contratuais do intitulado Comitê de Resolução de Disputas.

Ocorre que, durante a 557<sup>a</sup> Rod, o Diretor Alber Furtado de Vasconcelos Neto pediu vistas do processo, o qual passou a constar da pauta da 558<sup>a</sup> Rod, prevista para ocorrer em 1º/2/2024.

Após manifestação do Diretor (Revisor) Alber Furtado de Vasconcelos Neto, o Diretor Relator Wilson Pereira de Lima Filho complementou seu voto inicial (Voto Complementar do Relator D2 - SEI nº 2154397). Nesses termos, o ACÓRDÃO Nº 39-2024-ANTAQ (Acórdão 39/2024 - SEI nº 2155111), de 6/2/2024, foi proferido, do qual se destaca:

[...]

ACORDAM os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, reunidos para a Reunião Ordinária de Diretoria Colegiada de nº 558, ante as razões expostas pelo Relator, em:

- 5.1. **aprovuar a abertura de audiência e consulta públicas** para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, relativos à realização de certame licitatório para a concessão do Porto Organizado de Itajaí, nos termos do art. 27, inciso XV, da Lei nº 10.233/2001 com a brevidade que for possível;
- 5.2. **determinar, antes da abertura da audiência e da consulta públicas, que a Assessoria Especial de Concessões - AEC exclua a referência ao termo "conta vinculada"** presente no parágrafo 4.43.6 da minuta de edital;
- 5.3. **determinar, antes da abertura da audiência e da consulta públicas, que a Assessoria Especial de Concessões - AEC corrija as minutas de edital e de contrato, atualizando as logomarcas utilizadas e revisando a nomenclatura dos órgãos citados;**
- 5.4. **determinar, antes da abertura da audiência e da consulta públicas, que a Assessoria Especial de Concessões - AEC inclua na minuta de contrato exigências acerca de realização de inventário de carbono pelo futuro concessionário, assim como medidas para compensação;**
- 5.5. **determinar, antes da abertura da audiência e da consulta públicas e no prazo máximo de sete dias, que a Assessoria Especial de Concessões - AEC esclareça os seguintes apontamentos:**
  - 5.5.1. necessidade de haver quatro contribuições a serem pagas pela futura concessionária: contribuição fixa ao Poder Concedente, contribuição variável ao Poder Concedente, contribuição fixa à Administração Portuária e contribuição variável à Administração Portuária;
  - 5.5.2. qual a diferença entre o RETROFIT e o Opex e como as rubricas se relacionam;
  - 5.5.3. necessidade de investimentos na dragagem do acesso aquaviário, para a profundidade de dezesseis metros;
  - 5.5.4. possíveis valores subdimensionados destinados à dragagem de manutenção do acesso aquaviário; e
  - 5.5.5. reanálise acerca da proposição para aplicação de preço-teto, sobretudo tratando-se de uma licitação conjunta da área de concessão do porto e de seu acesso aquaviário.
- 5.6. **determinar, antes da abertura da audiência e da consulta públicas, que a Assessoria Especial de Concessões - AEC inclua na minuta de edital a exigência de que a sociedade de propósito específico - SPE, a ser constituída para exercer a administração e exploração da infraestrutura de acesso aquaviário, seja composta de ao menos uma empresa de dragagem;**
- 5.7. encaminhar os autos à Procuradoria Federal junto à Antaq - PFA, de modo a obter um parecer jurídico a respeito do eventual conflito entre as atribuições legais da Antaq versus as atribuições contratuais do intitulado Comitê de Resolução de Disputas; [...]

O Acórdão 39/2024 foi publicado no Diário Oficial da União em 7/2/2024, e encaminhado a esta Aec/Antaq, por meio do presente processo, em 9/2/2024, tendo sido oficialmente cientificado nessa data e dado início à contagem do prazo para atendimento ao item 5.5 e seus subitens. Cabe destacar que, para os demais itens cuja competência para resposta recaia sobre esta Aec/Antaq (itens 5.2, 5.3, 5.4 e 5.6), o prazo finda na data de abertura da audiência e consulta públicas, ainda não definida pela Diretoria da Agência.

É o relatório.

Preliminarmente, é importante frisar que alguns itens (notadamente o item 5.5 e seus subitens) versam sobre questões afetas a aspectos técnicos específicos da modelagem da concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC. Nesse sentido, para o atendimento às determinações do Acórdão 39/2024 de competência desta Aec/Antaq, alguns esclarecimentos foram solicitados à empresa estruturadora do projeto, Infra S.A., como se observa no e-mail de 8/2/2024 (Anexo AEC - SEI nº 2159967). Com base em avaliação dos esclarecimentos apresentados, foi elaborada a presente Nota Técnica. Nesse sentido, com relação ao pleno atendimento dos itens 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 (e subitens) e 5.6, é exposto o que segue:

**3.1. Do item 5.2 ("determinar, antes da abertura da audiência e da consulta públicas, que a Assessoria Especial de Concessões - AEC exclua a referência ao termo "conta vinculada" presente no parágrafo 4.43.6 da minuta de edital")**

Em atendimento à determinação, foi realizada a exclusão da referência ao termo "conta vinculada" presente no parágrafo 4.43.6 da minuta de edital (Anexo AEC - SEI nº 2159967).

**3.2. Do item 5.3 ("determinar, antes da abertura da audiência e da consulta públicas, que a Assessoria Especial de Concessões - AEC corrija as minutas de edital e de contrato, atualizando as logomarcas utilizadas e revisando a nomenclatura dos órgãos citados")**

Em atendimento à determinação, as logomarcas e as nomenclaturas dos órgãos citados foram devidamente corrigidas nas minutas de edital e de contrato (Anexo AEC - SEI nº 2159967). Também foram realizadas correções pontuais diversas nos referidos documentos.

**3.3. Do item 5.4 ("determinar, antes da abertura da audiência e da consulta públicas, que a Assessoria Especial de Concessões - AEC inclua na minuta de contrato exigências acerca de realização de inventário de carbono pelo futuro concessionário, assim como medidas para compensação")**

Em atenção à determinação, informa-se que a minuta de contrato previamente submetida à análise da Diretoria Colegiada já possui exigências relativas à realização de inventário de emissão de gases de efeito estufa, da seguinte forma:

- [...]
13. Deveres da Concessionária
- [...]
- 13.7. Com relação à adequada gestão do **Porto Organizado**, a **Concessionária** deverá:
- [...]
- 13.7.4. Elaborar e divulgar anualmente o inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE);
- [...]
- 13.7.6. Fornecer serviços de eletrificação do cais, nos limites da **Área da Concessão**, a fim de fomentar a redução de gases de efeito estufa da atracação dos navios; e
- 13.7.7. Promover a renovação dos equipamentos por equivalentes menos poluentes, que emitam menores quantidades de gases de efeito estufa.

**3.4. Do item 5.5 ("determinar, antes da abertura da audiência e da consulta públicas e no prazo máximo de sete dias, que a Assessoria Especial de Concessões - AEC esclareça os seguintes apontamentos") e seus subitens**

Com relação ao subitem 5.5.1 ("necessidade de haver quatro contribuições a serem pagas pela futura concessionária: contribuição fixa ao Poder Concedente, contribuição variável ao Poder Concedente, contribuição fixa à Administração Portuária e contribuição variável à Administração Portuária"), esclarece-se que, de acordo com a NOTA TÉCNICA Nº 69/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR (Ato Justificatório MPOR - SEI nº 2063154), de 25/8/2023:

[...]

#### **4. Histórico**

[...]

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.

[...]

#### **5. Das alterações realizadas**

- 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, da autorização de entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, 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 containers 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:

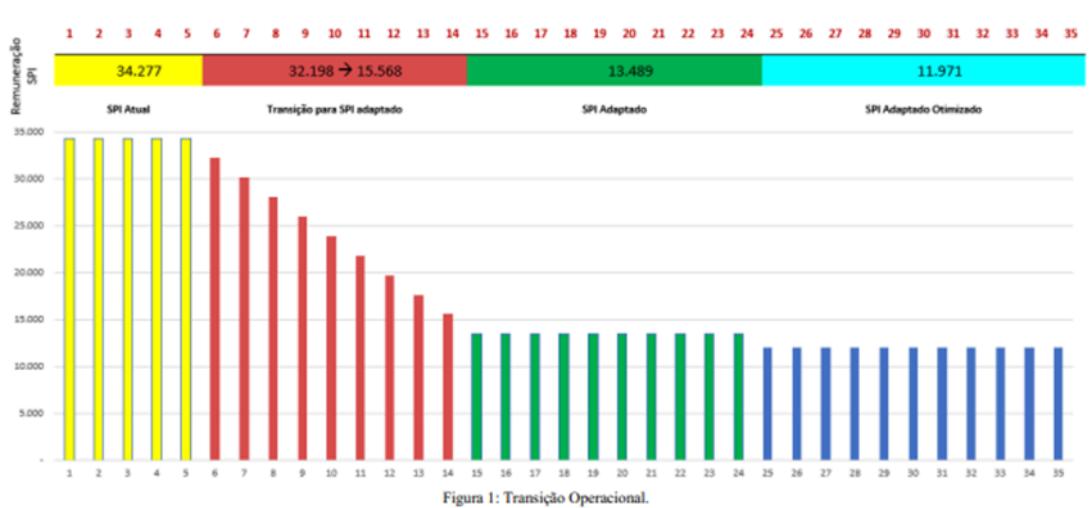


Figura 1: Transição Operacional.  
Fonte: Infra S.A.

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 (grifou-se).

[...]

Na mesma linha, conforme registrado na NOTA TÉCNICA Nº 20/2023/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (Nota Técnica 20 Infra S.A. - SEI nº 2063156), de 7/8/2023:

[...]

#### 4. PRINCIPAIS ALTERAÇÕES PROMOVIDAS NAS SEÇÕES DO ESTUDO

[...]

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

[...]

Portanto, conforme as informações e os argumentos já trazidos no Ato Justificatório MPOR e na Nota Técnica 20 Infra S.A., a inclusão de remunerações fixas e variáveis para a Autoridade Portuária Pública decorre de diretriz de política pública emanada pelo Poder Concedente, uma vez que uma das premissas da revisão do modelo de concessão, é, justamente, a manutenção da AP Pública, com algumas funções delimitadas em contrato de concessão. Assim, as remunerações fixas e variáveis foram calculadas de tal forma a garantir a manutenção das atividades da AP Pública, dimensionando força de trabalho e demais custos operacionais e administrativos. Além disso, incluiu-se uma MME

para a remuneração variável da AP Pública, a fim de que ela compartilhe dos ganhos decorrentes do aumento da movimentação do complexo portuário, sem que sua receita seja comprometida, justamente em função da existência de uma MME para a remuneração variável.

Mais especificamente com relação às contribuições destinadas ao Poder Concedente, na forma da União, também decorrem justamente de desdobramentos das diretrizes de política pública estabelecidas pelo MPor, notadamente a retirada da modelagem da concessão o mecanismo da conta vinculada devido determinação do Tribunal de Contas da União - TCU. De acordo com o MPor, como alternativa a esse mecanismo, foi inserida na modelagem a previsão de que 50% do excedente econômico constitua obrigação do concessionário pagar ao Poder Concedente a 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.

Nesse contexto, é importante lembrar que todos os investimentos necessários a expansão do Porto Organizado de Itajaí, no horizonte contratual previsto de 35 anos, foram incluídos no escopo da concessão. Dessa forma, é possível interpretar não fazer sentido em remunerar o excedente inicialmente previsto na conta vinculada à AP Pública, uma vez que a remuneração para suas atividades, delimitadas no escopo do contrato, já estão definidas no próprio contrato de concessão. Assim, mesmo que não se trate de uma desestatização plena do Porto Organizado, não há razões de ordem econômica e jurídica que justifiquem que toda a remuneração do Poder Público seja destinada a AP Pública, mesmo que a praxe do setor seja essa. Reforça-se: todo o investimento e os custos operacionais estão incluídos no rol de atividades do parceiro privado, não havendo investimentos e custos operacionais atribuídos a AP Pública no modelo proposto.

Ainda dentro da discussão acerca da contribuição variável paga ao Poder Concedente, seu cálculo foi demonstrado na NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (Anexo Estudos e Produtos - SEI nº 1469797), de 28/9/2021:

[...]

Seção E – Financeiro

[...]

*4.206. Inicialmente, destaca-se que dentre as regras de participação na licitação, não há vedação a participação de armadores, por exemplo. Em função disso, evitou-se a utilização da Receita Bruta como parâmetro para cálculo da Contribuição Variável. Assim, a fim de alterar-se a dinâmica de incidência e cobrança, o montante de contribuição variável estimada para o projeto fora calculado como sendo 7,5% da receita bruta decorrente da exploração dos Serviços Portuários (movimentação e armazenagem de contêineres), e, posteriormente, transformado em uma cobrança por TEU movimentado nas instalações portuárias do Porto de Itajaí.*

[...]

Assim, a remuneração do Poder Concedente, calculada em R\$ 53,35 por TEU movimentado na instalação portuária do Porto de Itajaí é, justamente, o valor correspondente a 7,5% da Receita Bruta da futura concessionária. Trata-se, pois, de premissa da modelagem assumida ainda em sua concepção, já discutida em audiência pública e devidamente auditada pelo Tribunal de Contas da União, não se tratando de qualquer inovação ou revisão atual.

Por outro lado, a remuneração da Autoridade Portuária Pública foi calculada de tal forma a garantir uma renumeração mínima a AP Pública. Novamente, por diretriz do Poder Concedente, fora definida uma parcela de remuneração fixa a AP Pública e outra variável, capaz de fazer frente as atribuições e estrutura de pessoal e demais custos necessários à sua manutenção e realização de suas atividades.

Nesse sentido, a remuneração do Poder Concedente, dada pela Contribuição Variável, não guarda nenhuma relação para com a Remuneração Variável da AP Pública, uma vez que essa foi calculada de tal forma a resguardar as atividades a serem realizadas pela AP Pública no âmbito da governança do modelo de concessão proposto.

Portanto, além de objetivos diferentes, a remuneração do Poder Concedente (Contribuição Variável) e da Autoridade Portuária Pública (Remuneração variável) tem metodologias de cálculo diferentes, uma vez que atendem objetivos diferentes, não guardando qualquer relação entre si.

Com relação ao subitem 5.5.2 ("qual a diferença entre o RETROFIT e o Opex e como as rubricas se relacionam"), no que diz respeito ao Retrofit, importa esclarecer que se trata de uma substituição, modernização ou repotencialização dos equipamentos de movimentação portuária, que tem por objetivo manter ou melhorar a atualidade na prestação dos serviços.

Portanto, são dispêndios necessários não somente ao bom funcionamento dos equipamentos, mas também manter a atualidade dos equipamentos, por meio de novos investimentos que elevam a vida útil e melhoram a prestação do serviço de maneira significativa, incorporando inovações e melhorias.

No caso do projeto em tela, esses investimentos se fazem absolutamente necessários, uma vez que se trata de um contrato de 35 anos, em que os equipamentos devem ser mantidos atualizados e operantes, a fim de garantir a prestação do serviço de forma contínua e sem interrupções em função de falhas ou quebras de equipamentos.

Por outro lado, as manutenções previstas na seção D, inseridas dentro da rubrica Opex, são manutenções normais dos equipamentos e obras de engenharia, a fim de realizar reparos, substituições de peças com vida útil pequena e outras manutenções que não têm o condão de repotencializar ou de aumentar significativamente a vida útil do ativo. Portanto, os dois conceitos, de Retrofit e de Opex, não se confundem.

Cabe notar que tanto o Retrofit, na forma adotada, quanto os gastos de manutenção também são adotados no programa de arrendamentos portuários, da mesma forma como foi incorporada à presente concessão.

Importante ainda demonstrar que a metodologia de cálculo do Retrofit foi objeto de auditoria pelo Tribunal de Contas da União, conforme se observa no ACÓRDÃO Nº 245/2023 – TCU – Plenário (Anexo AEC - SEI nº 2159967), de 15/2/2023. A metodologia de cálculo dos valores do Retrofit está exposta na NOTA TÉCNICA Nº 8/2022/COPAQ1-INFRAZA/SUPAQ-INFRAZA/DIPLAN-INFRAZA/DIREX-INFRAZA/CONSAD-INFRAZA/AG-INFRAZA (Anexo AEC - SEI nº 2159967), de 19/12/2022:

#### 4. ALTERAÇÕES REALIZADAS NAS SEÇÕES DO EVTEA

[...]

##### Seção C – Engenharia

[...]

*Foi realizada alteração da metodologia aplicada para o retrofit, considerando que os equipamentos serão adquiridos em três fases distintas do contrato, julgou-se mais adequado segregar os valores e prazos para o retrofit de acordo com o encerramento de cada uma das três etapas de implantação do projeto.*

*Nessa linha, realizou-se o equacionamento dos retrofits em função da entrada em operação dos equipamentos em cada fase, bem como o prazo para o final do contrato de concessão. Segue abaixo quadro resumo da metodologia considerada para o retrofit:*

Final Ciclo Capex	1º retrofit	2º retrofit	Anos para fim do contrato	% retrofit segunda fase	valor 1º retrofit (50%)	valor 2º retrofit
2.025	2.035	2.045	12	50%	185.996.004	185.996.004
2.028	2.038	2.048	9	45%	155.085.090	139.576.581
2.031	2.041	2.051	6	30%	73.793.525	44.276.115

*Foi estipulado prazo para retrofit de 10 anos da entrada em operação, considerando a depreciação dos equipamentos na modelagem com as seguintes premissas:*

- 1º retrofit - 10 anos após a entrada em operação, considerando 50% do valor dos equipamentos;
- 2º retrofit - proporcionalizado pelo restante do contrato.

*Portanto, o percentual adotado para o retrofit das fases, considerando a proporção de tempo remanescente de contrato, conforma para o 1º ciclo de Capex (50%), 2º ciclo (45%) e 3º ciclo (30%).*

[...]

Portanto, entende-se que o procedimento adotado para a definição do RETROFIT e seus valores estão adequados ao objeto que se propõe, tendo sido auditados pelo Tribunal de Contas da União, ademais, seguem as boas práticas adotadas e reconhecidas na estruturação de projetos no setor portuário.

Com relação ao item 5.5.3 ("necessidade de investimentos na dragagem do acesso aquaviário, para a profundidade de dezesseis metros"), preliminarmente, cabe discorrer sobre o indicador operacional da Consignação Média expressa, descrito na Seção D – Operacional da última versão dos estudos para concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC (Seção D - Operacional - SEI nº 2093422) como a quantidade de unidades que o navio carrega ou descarrega durante sua estadia no porto. A análise do navio de projeto deve levar em consideração o contexto de mercado, que inclui os projetos em curso nos portos do entorno.

Conforme destacado já na Seção C – Engenharia da última versão dos mesmos estudos (Seção C - Engenharia - SEI nº 2092807), a homologação para que o Porto de Santos possa receber os navios de 366m de LOA, da classe New Panamax, em fevereiro de 2021, abriu espaço para o aumento da frequência desses navios na costa leste da América do Sul. Num cenário de longo prazo, existe a expectativa de que navios ainda maiores, com LOA de até 400m, boca de 59m e capacidade da ordem de 18.000 TEUs, da classe Triple E. Introduzidos em 2013, esses navios eram considerados os maiores do mundo, até o lançamento do navio MSC Gülsün, em 2019, que conta com 400m de LOA, 61,5m de boca e capacidade para 23.756 TEUs. Destaque-se que o MSC Gülsün foi o primeiro navio desse tipo a transportar 24 fileiras de contêineres (rows of containers), lado a lado através da largura do casco.

Não há dúvidas de que os portos brasileiros precisam adotar medidas para melhorar suas produtividades, de modo a integrar essa nova cadeia logística. No curto prazo, os portos que não estiverem aptos a receber os navios de 366m

de LOA, acabarão perdendo competitividade. Nessa mesma lógica, no médio e longo prazos, deverão ser empreendidas ações para operações com os navios de 400m de LOA.

Ainda conforme registrado na Seção C – Engenharia, é importante destacar que essa proposta de intervenção decorre de informações já produzidas pela SPI ao longo dos últimos anos, a qual produziu inclusive plantas que definem o traçado geométrico da Bacia de Evolução compatível com as intervenções ora discutidas.

Infelizmente, o acesso aquaviário ao Porto de Itajaí/SC ainda não está totalmente adequado receber os da classe Triple E, e nem mesmo os da classe New Panamax, que já são uma realidade na costa brasileira. Caso não sejam planejadas as melhorias para a atender tais classes de navios, entende-se que haveria um aumento no risco de perda de atratividade desse porto em relação àqueles localizados no entorno, como Rio Grande/RS, São Francisco do Sul/SC, Paranaguá/PR, Santos/SP e Rio de Janeiro/RJ, que já anunciaram medidas para melhoramento de seus canais de acesso, bacias de evolução e berços de atracação, com base nos respectivos planejamentos de médio e longo prazo.

Acerca do subitem 5.5.4 ("possíveis valores subdimensionados destinados à dragagem de manutenção do acesso aquaviário"), esclarece-se que, conforme destacado na Nota Técnica nº 17/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (Nota Técnica 17/2022 EPL - SEI nº 1737721), de 8/7/2022, elaborada pela então Empresa de Planejamento e Logística – EPL, por ocasião da revisão do estudo posteriormente à Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, o preço unitário de dragagem com equipamento TSHD foi obtido pela EPL com base no modelo de Composição de Preço Unitário – CPU estruturada pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH. Originalmente, essa CPU foi elaborada no âmbito da contratação da obra de engenharia de dragagem por resultado no acesso aquaviário ao Porto Organizado de Itajaí/SC, no âmbito do Edital RDC Eletrônico SEP/PR nº 02/2016 do Programa Nacional de Dragagem II.

O referido edital deu origem ao Contrato MTPA 1/2017, auditado pelo TCU, que não encontrou achados ou evidências de impropriedades no orçamento, conforme registrado no Acórdão nº 2075/2017 – TCU – Plenário.

Por outro lado, o preço unitário também foi comparado, para fins de circularização, com aqueles praticados historicamente no Porto Organizado de Itajaí/SC após a devida atualização pelo índice de reajustamento de obras portuárias da FGV, item Dragagem. O resultado dessa análise indicou que o preço adotado no EVTEA da Infra S.A. está compatível com os contratos pretéritos.

Sobre o volume de dragagem de manutenção, é importante registrar que o assoreamento (sedimentação de material ao longo do acesso aquaviário) é um fenômeno de alta variabilidade, podendo ter maior ou menor intensidade a depender do regime de chuvas e intensidade dos fenômenos meteoceanográficos. A estimativa da dragagem de manutenção, ainda conforme descrito na Nota Técnica 17/2022 EPL, teve como base o Relatório Técnico Produto 01 - Balanço Sedimentar no Acesso Aquaviário do Porto de Itajaí (SC), no qual foi analisada uma série histórica de 28 anos de registros hidrológicos. Adicionalmente, o método de medição do volume dragado pode alterar significativamente, motivo pelo qual é importante verificar como foi mensurado o volume de 4 milhões de metros cúbicos apontado.

Já com relação ao subitem 5.5.5 ("reanálise acerca da proposição para aplicação de preço-teto, sobretudo tratando-se de uma licitação conjunta da área de concessão do porto e de seu acesso aquaviário"), cabe preliminarmente destacar que, conforme o Anexo 3 - Tarifas e Preços do Contrato (Anexo 3 - SEI nº 2032969), de 27/11/2023, apenas as Tarifas de Infraestrutura de Acesso Aquaviário (Tabela I) estão sujeitas ao mecanismo de teto tarifário; as demais Tarifas - que remuneram o uso das instalações de acostagem, das infraestruturas operacionais e terrestres, e dos armazéns - seguem o mecanismo de supervisão e monitoramento a ser exercido por essa Agência Reguladora.

Acerca do estabelecimento da regulação tarifária, repisa-se nos esclarecimentos trazidos na NOTA TÉCNICA Nº 69/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR (Ato Justificatório MPOR - SEI nº 2063154), de 25/8/2023:

[...]

#### **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 (grifou-se).

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.

[...]

Cabe destacar que tais conclusões, houve análise exaustiva do ambiente competitivo no qual o Porto Organizado de Itajaí/SC se insere, analise essa feita na seção B1 do Estudo (Seção B1-Análise Concorrencial - SEI nº 2032927).

3.5. **Do item 5.6 ("determinar, antes da abertura da audiência e da consulta públicas, que a Assessoria Especial de Concessões - AEC inclua na minuta de edital a exigência de que a sociedade de propósito específico - SPE, a ser constituída para exercer a administração e exploração da infraestrutura de acesso aquaviário, seja composta de ao menos uma empresa de dragagem")**

Em atenção ao supracitado item, entende-se, s.m.j., que, no momento, cabem maiores esclarecimentos acerca da determinação ora proferida.

De início, com base no que foi exposto pelo Diretor Revisor da matéria, a referida inclusão decorre dos "vultuosos custos de aprofundamento e manutenção do acesso aquaviário" do Porto Organizado de Itajaí/SC. Ao que tudo indica, a determinação parece buscar maior segurança quanto à execução do futuro contrato de concessão. Porém, ela pode impor, a depender de avaliação minuciosa, restrições excessivas de acesso de proponentes ao leilão em comento.

Isso porque se pressupõe que a determinação expedida seja de natureza técnica e extensiva tanto às proponentes que participam isoladamente quanto àquelas em consórcio (haja visto que, independentemente da forma de participação, os custos de aprofundamento e manutenção do acesso aquaviário serão de grande monta). Cabe lembrar que, em ambos os casos, deverá ser constituída uma Sociedade de Propósito Específico - SPE.

Conforme destacado na Nota Técnica nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (Anexo AEC - SEI nº 2159967), elaborada pela então Empresa de Planejamento e Logística – EPL, por ocasião da revisão do estudo posteriormente à Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, a obrigatoriedade de constituição de SPE para a exploração de concessões é uma praxe no setor de infraestrutura. A SPE permite a segregação da contabilidade da concessionária, o que facilita a fiscalização por esta Agência Reguladora e, dessa forma, traz 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, evitando assim que o concessionário do Porto de Itajaí/SC se utilize do controle do acesso aquaviário para praticar abusividade econômica.

Ocorre que, como se pode observar na minuta de edital previamente submetida à análise da Diretoria Colegiada, na Seção V - Habilitação, já existe uma exigência técnica que se aplica às proponentes dispostas a assumir a futura concessão do Porto Organizado de Itajaí, senão vejamos:

[...]

#### Subseção III – Habilitação Técnica

4.50. Para fins de qualificação técnica, é necessário que a **Proponente** comprove o atendimento aos requisitos estabelecidos em um dos subitens a seguir:

4.50.1. 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 (duzentos e cinquenta mil) 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.

4.50.2. O requisito de qualificação técnica atrelado à movimentação anual de contêineres previsto no Item 4.50.1:

a) pode ser comprovado por empresas do mesmo **Grupo Econômico**;

b) refere-se à movimentação exclusiva de um único terminal explorado pelo **Operador de Terminal Portuário de Contêineres**;

c) pode ser comprovado por terminais que operam em território estrangeiro.

4.50.3. A comprovação do requisito de previsto no Item 4.50.1 pode ser feita mediante:

a) informação extraída de base de dados pública oficial governamental ou de organismo internacional; ou

b) atestado da autoridade portuária ou autoridade equivalente onde se localiza o terminal portuário do **Operador de Terminal Portuário de Contêineres**, no caso de aplicação do Item 4.50.2, "c".

4.50.4. 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 o requisito previsto no Item 4.50.1, observado o disposto no Item 3.3.4.

[...]

Considerando que cada proponente isolada deve ser operadora de terminal portuário de contêineres (que tenha operado, em pelo menos um dos últimos 5 anos, terminal que tenha movimentado, naquele ano, no mínimo, 250.000 TEUs ou o equivalente a 2.750.000 toneladas movimentadas em contêineres), adotar, cumulativamente, a exigência de que as proponentes isoladas sejam empresas de dragagem pode reduzir drasticamente a quantidade de interessadas habilitadas a participar do leilão em análise.

Caso seja melhor esclarecido pelo Diretor revisor da matéria, a determinação expedida pode eventualmente ser aplicada em outros formatos menos restritivos, como, por exemplo, apenas às proponentes que participarem do Leilão sob a forma de consórcio. Nesse caso, haverá uma exigência adicional àquela estabelecida no item 4.50.4 da Subseção III – Habilitação Técnica, conforme sugestão a seguir:

**4.50.4. 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 o requisito previsto no Item 4.50.1, observado o disposto no Item 3.3.4., e uma empresa com expertise em realização de obras de dragagem.**

Porém, ainda nesses termos, se verificam fragilidades em adotar a exigência proposta no Acórdão 39/2024 de que haja ao menos uma empresa de dragagem participante da Sociedade de Propósito Específico responsável em exercer a administração e exploração da infraestrutura de acesso aquaviário. No caso da obrigatoriedade relativa ao operador de terminal portuário de contêineres, foram estabelecidos outros dois critérios objetivos: o primeiro critério, já mencionado nesta nota técnica, é de que haja, dentro do consórcio, ao menos uma operadora de terminal portuário de contêineres que tenha operado, em pelo menos um dos últimos 5 anos, terminal que tenha movimentado, naquele ano, no mínimo, 250.000 TEUs ou o equivalente a 2.750.000 toneladas movimentadas em contêineres (item 4.50.1 da minuta de edital); o segundo critério é de que o operador de terminal portuário de contêineres, como membro do consórcio, detenha pelo menos 15% de participação.

De forma análoga, entende-se que são essenciais critérios objetivos que possibilitem a comissão de licitação comprovar qualitativa e quantitativamente a habilitação técnica das proponentes interessadas no que se refere a aspectos relacionados à dragagem. Assim, caso ainda se opte pela inserção da exigência para que, por exemplo, os consórcios que constituírem SPE, a fim de exercerem a administração e exploração da infraestrutura de acesso aquaviário do Porto Organizado de Itajaí/SC, sejam compostos de ao menos uma empresa de dragagem, sugere-se avaliar outros modelos que fizeram exigência semelhante, como o caso da Concessão do Canal de Acesso do Porto Organizado de Paranaguá/PR (Processo nº 50300.008753/2023-51, vide Anexo AEC - SEI nº 2159967).

Não obstante, ainda se sugere cautela acerca da decisão a ser tomada sobre o tema, uma vez que uma eventual obrigatoriedade de constituição de consórcio com uma empresa de dragagem ainda pode gerar uma distorção no momento da formulação de propostas e diminuir a atratividade do certame. Logo, é preciso avaliar bem a escolha por restringir consideravelmente o acesso dos participantes ao edital (elevando assim o risco de não ocorrer a assinatura do futuro contrato) em favor de segurança na execução do futuro contrato traz as vantagens.

Repisa-se: o mercado de dragagem tem reconhecida abrangência geográfica mundial e é concentrado em poucos agentes econômicos. Portanto, essa obrigatoriedade de inclusão de uma empresa de dragagem na constituição da SPE, para a administração e exploração da infraestrutura de acesso aquaviário, é restritiva, e acarreta consigo a necessidade de estabelecimentos dos critérios de habilitação técnica, como especificações técnicas do equipamento, disponibilidade ou propriedade do equipamento e atestação de volumes dragados em nome da empresa ou de um profissional responsável. Logo, entende-se, neste momento, que essa medida restritiva pode limitar os arranjos possíveis para as proponentes.

Ademais, tal medida pode ensejar a necessidade de justificar tal opção para o TCU, sobretudo por se tratar de uma alteração substancial nas minutas já auditadas quando da edição do Acórdão nº 245/2023 – TCU – Plenário.

#### 4. DAS CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A presente nota técnica teve por objetivo a adoção de uma série de providências decorrentes das determinações expedidas no âmbito do ACÓRDÃO Nº 39-2024-ANTAQ (Acórdão 39/2024 - SEI nº 2155111), de 6/2/2024, que trata do processo de concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC, atualmente em curso nesta Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq.

O Acórdão 39/2024 foi publicado no Diário Oficial da União em 7/2/2024, e encaminhado a esta Aec/Antaq, por meio do presente processo, em 9/2/2024, tendo sido oficialmente cientificado nessa data e dado início à contagem do prazo para atendimento ao item 5.5 e seus subitens. Cabe destacar que, para os demais itens cuja competência para resposta recaia sobre esta Aec/Antaq (itens 5.2, 5.3, 5.4 e 5.6), o prazo finda na data de abertura da audiência e consulta públicas, ainda não definida pela Diretoria da Agência.

É importante frisar que alguns dos itens acima citados (notadamente o item 5.5 e seus subitens) versam sobre questões afetas a aspectos técnicos específicos da modelagem da concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC. Nesse sentido, para o atendimento às determinações do Acórdão 39/2024 de competência desta Aec/Antaq, alguns esclarecimentos foram solicitados à empresa estruturadora do projeto, Infra S.A., como se observa no e-mail de 8/2/2024 (Anexo AEC - SEI nº 2159967).

Entende-se que, com relação aos itens 5.2, 5.3, 5.4 e 5.5 (e seus subitens), os subsídios, a análise, as conclusões e os documentos anexos (Anexo AEC - SEI nº 2159967) da presente nota técnica **atendem** às determinações do Acórdão 39/2024, sendo suficientes para mera manifestação de concordância por parte do Chefe Substituto da Assessoria Especial de Concessões - Aec/Antaq.

Por outro lado, com relação ao item 5.6, os subsídios, a análise, as conclusões e os documentos anexos (Anexo AEC - SEI nº 2159967) da presente nota técnica **não atendem** às determinações do Acórdão 39/2024, mas podem auxiliar ao Chefe Substituto da Assessoria Especial de Concessões - Aec/Antaq a posicionar-se acerca da matéria.

É o entendimento.

### ISABELA ALVES PEREIRA OLIVEIRA

Analista de Infraestrutura - Assessoria Especial de Concessões



Documento assinado eletronicamente por **Isabela Alves Pereira Oliveira, Analista de Infraestrutura**, em 16/02/2024, às 15:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **2159937** e o código CRC **6D074C1A**.