

**PROCESSO Nº 50050.006078/2023-15**

**INTERESSADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ**

**1. ASSUNTO**

1.1. Elaboração dos documentos jurídicos – minutas de edital, contrato e respectivos anexos (SEI 8339659 e 8339657) – referentes à concessão da Hidrovia do Rio Madeira e Infraestruturas Relacionadas.

**2. INTRODUÇÃO**

2.1. A presente Nota Técnica tem por objetivo apresentar o processo de elaboração dos documentos jurídicos que suportam o procedimento licitatório tendente à concessão da Hidrovia do Madeira e de suas Infraestruturas Relacionadas, isto é, as minutas de edital, de contrato e os correspondentes anexos.

2.2. A Nota Técnica está estruturada de forma a apresentar as premissas, análises e conclusões acerca dos principais temas objetos dos documentos jurídicos, com vistas a amparar a viabilidade jurídica da licitação. Ressalte-se que as referidas minutas representam subsídios ao Poder Concedente, ou seja, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), para o correspondente procedimento licitatório do ativo em tela, uma vez que a deliberação sobre os documentos jurídicos do certame cabe à mencionada instituição.

**3. PROCESSO DE ELABORAÇÃO DOS DOCUMENTOS JURÍDICOS**

**3.1. Justificativa do objeto**

3.1. O projeto de concessão em análise tem a finalidade de melhorar as condições de navegação e de segurança da navegação ao longo do Rio Madeira. O Plano Geral de Outorgas Hidroviárias, elaborado pela ANTAQ e aprovado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, por meio da Portaria MPOR nº 441, de 23 de outubro de 2023, determina que a exploração das vias navegáveis e a prestação de serviços de transportes aquaviários tem como objetivo aumentar a competitividade e o desenvolvimento do país. Nesse sentido, o PGO estabelece as seguintes diretrizes:

- I. dotar o País de infraestrutura aquaviária adequada;
- II. criar novas rotas e/ou reduzir custos;
- III. aumentar a oferta dos serviços de transportes;
- IV. garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens;
- V. promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional;
- VI. estimular a concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado; e
- VII. Harmonizar o transporte aquaviário com os preceitos dos usos múltiplos das águas.

3.2. Ainda, o relatório técnico do PGO classifica o Rio Madeira como um trecho hidroviário estratégico, em função do volume de carga transportada e o potencial de aumento da demanda a curto prazo, que demandam investimentos e ações céleres por parte do Estado, além de requerer valores relevantes para a manutenção das infraestruturas existentes.

3.3. Conforme o PGO, o Rio Madeira,

mesmo com um trecho de navegação limitado, muitas vezes prejudicado pela sedimentação do canal navegável e pelas toras de madeira que tornam a navegação insegura, vários empreendimentos portuários foram instalados em Porto Velho nas duas últimas décadas. A movimentação de granel líquido combustível, carga geral e, principalmente, granel sólido agrícola, demonstradas nas tabelas acima, confirmam a importância estratégica da hidrovia do Madeira, mesmo com a possibilidade de estagnação futura em razão dos empreendimentos no rio Tapajós e a perspectiva de melhorias no rio Tocantins. A manutenção da navegação já estabelecida é primordial à economia do Centro-Oeste do país, assim como para os fluxos comerciais de Rondônia, Acre e Amazonas.

3.4. Adicionalmente, o PGO determina que as concessões e autorizações hidroviárias serão outorgadas a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco. Importante sublinhar que o Poder Concedente, no caso das concessões hidroviárias, é a ANTAQ, conforme Lei nº 10.233/2001.

3.5. Assim, a presente estruturação tem por objetivo realizar os procedimentos necessários tendentes ao processo de concessão da Hidrovia do Madeira, dentro dos ritos legalmente estabelecidos.

3.6. Portanto, o objeto da concessão encontra-se alinhado ao planejamento setorial e às políticas públicas de transporte, que tem em seu cerne a transferência da operação e manutenção da hidrovia a um parceiro privado, com vistas a assegurar a realização de investimentos em infraestrutura aquaviária necessários a garantir a expansão da navegação interior para fazer frente ao crescimento sustentável do país, visando, ainda, maior eficiência operacional ao setor e redução de custos logísticos aos usuários, como é o caso das concessões hidroviárias.

**3.2. Justificativa da modelagem**

3.7. A economia brasileira tem vivenciado um aumento robusto da movimentação de cargas através do modal hidroviário, trazendo novos desafios no que tange a operação e manutenção das infraestruturas e estruturas necessárias a navegação. Nesse sentido, a concessão do ativo traz a possibilidade da realização eficiente de investimentos, aumentando, sobretudo, a confiabilidade do modal hidroviário, com a execução perene das dragagens, manutenção das profundidades necessárias a navegação, bem como aumentando a segurança das operações.

3.8. Os efeitos esperados com a concessão são a viabilização do escoamento da produção brasileira através de um modal mais sustentável, que, conseqüentemente, acarreta numa matriz de transporte mais equilibrada. Ainda, no caso do Rio Madeira, a manutenção e a operação das Instalações de Pequeno Porte – IP4 trazem impacto direto na vida das populações que utilizam do rio como meio de transporte.

3.9. No caso do Rio Madeira, ainda, cabe salientar a importância do Rio para o escoamento da produção agrícola brasileira pelo Arco Norte, especialmente os cultivos de soja e milho dos Estados do Mato Grosso e de Rondônia. A alternativa logística por meio do modal hidroviário é extremamente importante em função de seu menor custo logístico e de seu impacto ambiental menor do que outros modais, como o rodoviário, por exemplo.

3.10. O projeto e a modelagem proposta visam, ainda, fortalecer a intermodalidade, conciliando o investimento na Hidrovia para com o fomento dos demais modais de transporte, como o rodoviário e dos terminais de transbordo. Assim, espera-se que com a modelagem proposta, ainda, exista um fomento ainda maior ao investimento em instalações portuárias, navegação e na utilização da Hidrovia no transporte de novas cargas.

3.11. Ainda, a navegação é vital para o abastecimento das cidades que tem calha no Madeira, especialmente no que diz respeito ao abastecimento de combustíveis e artigos industrializados e beneficiados.

3.12. Relevante, também, a importância do Madeira na perspectiva da integração internacional do modal, a longo prazo, especialmente em função das

possibilidades de movimentação de cargas entre Brasil, Peru e Bolívia.

3.13. No que tange a modelagem do projeto, ainda, buscou-se, através da concessão, uma forma de viabilização dos investimentos necessários ao enfrentamento, do ponto de vista logístico, dos gargalos operacionais sofridos nos períodos de seca no Rio Madeira, que tem trazido desafios cada vez mais recorrentes a navegação e a segurança das operações.

3.14. Nesse ponto, urge a necessidade de realização dos investimentos de tal forma a garantir a viabilidade de uma hidrovia, em sentido estrito, com todos os auxílios de navegação, prestação de informações aos usuários, garantias de investimentos em manutenção das profundidades, sinalização e balizamento da via navegável, dentre outras atribuições e atividades a serem desenvolvidas pela futura concessionária.

3.15. Por fim, cumpre apontar a importância da gestão integrada da hidrovia, tendo em vista as questões relacionadas a licenciamento ambiental, campanhas de dragagem, disponibilização das informações aos usuários, bem como a operação do VTS e da sinalização e do balizamento, especialmente no que diz respeito a dinâmica hidrológica do Rio e a necessidade de planejamento das intervenções.

### 3.3. Utilização dos recursos oriundos da desestatização da Eletrobrás na concessão

#### a) Previsão normativa para uso dos recursos em projetos de navegabilidade

3.16. A Lei nº 14.182/21 estabelece as diretrizes gerais referentes à desestatização da empresa Centrais Elétricas Brasileiras S.A. – Eletrobras. Entre as condições impostas pela norma em questão, além da reestruturação da referida empresa, está a realização de determinados projetos utilizando os recursos provenientes da sua desestatização. Nesse sentido, foi previsto, entre uma dessas ações, o programa de redução de custos estruturais para a navegabilidade do Rio Madeira, nos termos do art. 3º da norma em questão, que dispõe:

Art. 3º A desestatização da Eletrobras fica condicionada à aprovação, por sua assembleia geral de acionistas, das seguintes condições: V - desenvolvimento de projetos que comporão os programas de: b) **redução estrutural de custos de geração de energia na Amazônia Legal e para navegabilidade do Rio Madeira e do Rio Tocantins**, diretamente pela Eletrobras ou, indiretamente, por meio de sua subsidiária Eletronorte. (grifos nossos)

3.17. Nos termos do artigo 7º, *caput*, da referida lei, o montante de recursos a serem aplicados nesses projetos pela Eletrobras é de R\$ 295.000.000 (duzentos e noventa e cinco milhões de reais) ao ano, pelos próximos 10 anos, a partir da assinatura do novo contrato de concessão. Desses recursos, 20% devem ser voltados à navegabilidade do Rio Madeira. Portanto, ao longo de dez anos, deverão ser destinados R\$ 59.000.000 (cinquenta e nove milhões de reais) para projetos voltados à navegabilidade do Rio Madeira.

3.18. A Lei 14.182/21 também determina que a forma de aplicação desses recursos será definida por meio de comitê gestor, “presidido por representante indicado pelo Ministro de Estado de Minas e Energia”, segundo o § 1º do artigo 7º.

3.19. No § 2º do mesmo artigo, a Lei esclarece que os aportes serão realizados pela Eletrobras em conta bancária criada especificamente para esse fim em instituição financeira. Já o § 3º deixa claro que essa conta bancária não integrará o patrimônio da Eletrobras “para nenhum fim”.

3.20. As diretrizes para a desestatização da Eletrobrás foram regulamentadas pelo Decreto nº 11.059/22, que reforça, em seu artigo 2º, II, a obrigação de “implementação de medidas que aprimorem a navegabilidade do Rio Madeira e do Rio Tocantins, considerados os benefícios e os impactos econômico-financeiros aos seus usuários”.

3.21. O Decreto estabelece que os recursos destinados a projetos de navegabilidade devem ser depositados em conta bancária em instituição financeira, denominada Conta de Desenvolvimento da Navegação – CDN. Assim dispõe seu art. 4º, inciso II, do decreto em questão:

Art. 4º As Centrais Elétricas Brasileiras S.A. - Eletrobras ou a concessionária providenciará a abertura de duas contas bancárias em instituição financeira autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil, para receberem os aportes de que trata este Decreto, as quais serão denominadas:

I - Conta de Desenvolvimento da Amazônia Legal - CDAL, com a finalidade exclusiva de movimentação dos recursos destinados ao desenvolvimento de projetos de redução estrutural dos custos de geração de energia elétrica na Amazônia Legal; e

II - **Conta de Desenvolvimento da Navegabilidade - CDN, com a finalidade exclusiva de movimentação dos recursos destinados ao desenvolvimento de projetos de navegabilidade do Rio Madeira e do Rio Tocantins.** (grifos nossos)

3.22. Com base no artigo 7º do referido decreto, é criado o Comitê Gestor do Pró-Amazônia Legal – CGPAL, que consiste no órgão que definirá a forma de aplicação dos recursos em questão.

3.23. Ainda conforme o referido decreto, é importante destacar, por fim, que os recursos da CDN “poderão ser utilizados em projetos por meio de parcerias com a iniciativa privada”, o que deixa clara a possibilidade de uso dos recursos em questão para o projeto em análise.

3.24. O CGPAL, por sua vez, editou a Resolução nº 1, de 31 de março de 2023, que consiste no Regimento Interno do Órgão. Entre outras funções, o artigo 6º determina que cabe ao CGPAL “avaliar e propor as diretrizes e condições gerais de operação” da CDN e “estabelecer as ações a serem realizadas com os recursos” da CDN.

#### b) Aplicação dos recursos no âmbito do planejamento hidroviário nacional

3.25. Uma vez apresentadas as regras e condições para o uso dos recursos oriundos da desestatização da Eletrobras, cabe analisar a possibilidade de aplicação desses recursos no projeto em análise, elaborado com base nas diretrizes do planejamento hidroviário nacional.

3.26. Inicialmente, conforme os normativos mencionados no tópico anterior, verifica-se que a Eletrobras deverá assegurar a implementação dos projetos para navegabilidade do Rio Madeira. Essa obrigação é atendida por meio do aporte anual de recursos na CDN, conta bancária aberta pela Eletrobras exatamente para a custódia desses valores.

3.27. As diretrizes para gestão e destinação dos recursos da CDN para os projetos a serem apoiados são realizadas pelo CGPAL. A partir dessas diretrizes, a Eletrobras, a quem compete realizar os aportes, receber e operacionalizar esses recursos, deve “implementar projetos aprovados pelo CGPAL”, nos termos do art. 5º, inciso III, do Decreto nº 11.059/22.

3.28. Contudo, é importante notar que a exploração da infraestrutura aquaviária federal está entre as competências da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, conforme expressamente previsto no art. 23, inciso V, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Ademais, nos termos do art. 27, incisos III e XXV, da mesma lei:

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação: [...]

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

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

3.29. Com base nessa previsão legal, em 25/10/23, o Ministério de Portos e Aeroportos – MPOR, na condição de órgão responsável pela política pública setorial, aprovou o PGO elaborado pela ANTAQ e ratificou as diretrizes estratégicas firmadas pela agência reguladora.

3.30. No Relatório Técnico do seu Plano Geral de Outorgas – PGO (disponível em: [https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2023/antag-mpor-lancam-l-o-plano-geral-de-outorgas-hidroviario/PGO2023RelatorioTecnico\\_v071.pdf](https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2023/antag-mpor-lancam-l-o-plano-geral-de-outorgas-hidroviario/PGO2023RelatorioTecnico_v071.pdf)), a ANTAQ classifica o Rio Madeira como um trecho hidroviário estratégico, pois o volume de cargas transportadas atualmente e o seu potencial de crescimento justificam ações céleres do Estado brasileiro para manter e ampliar os ganhos adquiridos. Tendo isso em vista, a agência reguladora priorizou a elaboração dos presentes estudos visando o estabelecimento da hidrovia em análise.

3.31. Verifica-se, portanto, que há uma política pública em curso para as hidrovias no país, que tem como prioridade a implantação da hidrovia no Rio Madeira. Por essa razão, a mencionada competência da Eletrobrás de implementar projetos aprovados pelo CGPAL, nesse caso, se caracteriza pelo repasse de recursos para a CDN, para que esses sejam utilizados na implementação do projeto da hidrovia no Rio Madeira, em consonância com o disposto no planejamento hidroviário nacional.

#### c) Mecanismo para a utilização dos recursos na Concessão

3.32. Conforme a modelagem proposta para o projeto em análise, os recursos provenientes da CDN terão como finalidade subsidiar a concessão, e deverão ser utilizados exclusivamente para o desenvolvimento da navegabilidade do Rio Madeira.

3.33. Para a utilização dos referidos recursos, foi previsto, nos termos da Cláusula 9 da minuta do Contrato de Concessão, o estabelecimento de uma Conta de Repasse, mediante contrato de administração de contas celebrado entre o Poder Concedente, o Banco Depositário e a Concessionária.

3.34. Desse modo, os recursos serão transferidos à CDN e, posteriormente, serão depositados na Conta de Repasse, após aprovação da CGPAL, a quem caberá estabelecer cronograma para os depósitos financeiros.

3.35. Os recursos da Conta de Repasse serão liberados à Concessionária após a aferição de determinados Indicadores de Qualidade de Serviço – IQS, no caso do Repasse Anual dos Recursos Associados a Despesas Operacionais, e após o cumprimento de metas específicas, no caso do Repasse dos Recursos Associados a Investimentos.

3.36. Portanto, os repasses para uso na Concessão estão condicionados ao cumprimento adequado das Atividades bem como ao atendimento de metas contratuais específicas. No caso de não atingimento dos IQS ou das metas, a transferência de Repasses dos Recursos Associados a Despesas Operacionais à Concessionária poderá ser sustada, total ou parcialmente, conforme determinação da ANTAQ.

#### **3.4. Justificativa do regime jurídico adotado**

3.37. Diferentemente dos arrendamentos e concessões portuárias, que seguem regime jurídico próprio estabelecido pela Lei de Portos – Lei nº 12.815/13 e pelo seu decreto regulamentador – Decreto nº 8.033/13, no caso das hidrovias, não há uma legislação específica que estabeleça regras para exploração desse modal por parceiro privado.

3.38. De um lado, o arrendamento portuário, conforme o art. 2º, inciso XI, da Lei nº 12.815/13, é definido como “cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado”; de outro lado, a concessão portuária, nos termos do art. 2º, inciso IX, é definida como “cessão onerosa do porto organizado”.

3.39. Ambas as definições se reportam à exploração portuária, seja de uma área dentro do porto organizado, no caso do arrendamento, ou do próprio porto organizado, no caso da concessão. De forma mais precisa, a concessão portuária trata-se da transferência, total ou parcial, a um parceiro privado, das funções de administração do porto, conforme estabelecido no art. 20 do Decreto nº 8.033/13, que dispõe:

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.

3.40. Verifica-se que nenhuma das hipóteses mencionadas se aplica ao caso da hidrovia do Rio Madeira, uma vez que não há, no modelo proposto, qualquer tipo de exploração de área portuária, tampouco transferência de funções de administração portuária.

3.41. Afastada a hipótese de aplicação da Lei dos Portos, é importante notar que a lei de criação da ANTAQ – Lei nº 10.233/01 estabelece regramento próprio sobre as concessões, conforme os arts. 34-A até o art. 37. Trata-se de apenas três dispositivos (o art. 36 foi vetado) que apresentam diretrizes básicas sobre as concessões, como a necessidade de consulta pública prévia e cláusulas essenciais do contrato. Entende-se que o regramento em questão é aplicável – e, de fato, foi observado – contudo, cabe também a aplicação de uma legislação de base, de forma subsidiária.

3.42. Nesse sentido, entende-se que a delegação de hidrovia a um parceiro privado deve ser enquadrada no modelo geral de concessões de serviços públicos. Esse modelo é previsto na Constituição Federal de 1988, em seu art. 175, segundo o qual a prestação de serviços públicos é atividade atribuída primariamente ao Estado. Em certos casos específicos, entretanto, a execução desses serviços pode ser transferida a particulares, desonerando o ente público de atividades em relação às quais não tem condições financeiras ou entende não ser conveniente prestar diretamente. Essa parceria entre o Poder Público e a iniciativa privada, na construção e operação de infraestruturas de natureza pública, realiza-se por concessão. Mediante a concessão, a prestação do serviço “é transferida a um agente privado que se remunerará, via de regra, pelas tarifas que os usuários lhe pagarão em razão da fruição do serviço, mantendo o Estado a titularidade e os controles públicos sobre ele” (ARAGÃO, A. S., 2009. Delegações de serviços públicos. Revista eletrônica de Direito Administrativo Econômico, v. 16, nov./dez./jan., pp. 1-50. p. 1).

3.43. Além da previsão constitucional, a concessão é disciplinada pela Lei nº 8.987/95 (“Lei Geral de Concessões”), que dispõe sobre o regime de concessão comum; pela Lei nº 9.074/95, que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos; pela Lei nº 11.079/04 (“Lei das PPPs”), que institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada; e pela Lei nº 14.133/21 (“Lei de Licitações e Contratos Administrativos”).

3.44. Com base nesse cenário normativo, entre os modelos de delegação a serem adotados para a exploração da hidrovia em análise, foram consideradas a concessão comum, regida pela Lei nº 8.987/95, bem como a concessão patrocinada e a concessão administrativa, modalidades de Parceria Público-Privada – PPP, regidas pela Lei nº 11.079/04.

3.45. Vale lembrar que tanto a concessão comum como as PPPs consistem em instrumentos pelos quais se transfere à iniciativa privada a prestação de determinadas atividades de titularidade do Poder Público, por prazo determinado.

3.46. A concessão de serviço público ordinária ou comum é aquela em que, em regra, a remuneração básica decorre de tarifa paga pelo usuário ou outra forma de remuneração decorrente da própria exploração do serviço. Nesse ajuste, delega-se a execução o serviço para que o particular o explore por sua conta e risco.

3.47. Já a concessão patrocinada é a modalidade de PPP em que se conjugam a tarifa básica paga pelos usuários e uma contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

3.48. Por fim, a concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens. Nessa modalidade, a remuneração básica é constituída pela contraprestação feita pelo parceiro público ao privado.

3.49. A seguir, serão feitas considerações acerca de cada um dos cenários de enquadramento jurídico, considerando inclusive a previsão de uso, no modelo a ser adotado, dos recursos provenientes da desestatização da Eletrobrás.

##### **a) Concessão administrativa**

3.50. Primeiramente, observa-se que a concessão administrativa, também chamada de PPP administrativa, se destina a serviços comuns (geralmente escolas, hospitais, presídios e outros do gênero), e não a serviços públicos propriamente ditos – que são objeto das outras modalidades mencionadas conforme definido nos §§ 1º e 3º do art. 2º, da Lei nº 11.079/04. Logo, entende-se que, a rigor, a concessão administrativa não teria enquadramento adequado para o caso em questão.

3.51. Ademais, na concessão administrativa o usuário é a própria administração pública e, dessa forma, a receita do parceiro privado provém integralmente do poder público. Ocorre que, embora o projeto dependa em sua maior parte de financiamento público, a contratação do serviço pela administração pública, sem a cobrança de tarifa dos usuários, não se mostra como medida necessária para assegurar a segurança jurídica ao parceiro privado, já que há potencial para que os usuários financiem parte das despesas do empreendimento.

3.52. Ainda, vale destacar que não está claro se o modelo de concessão administrativa, por envolver pagamento ao privado com verba pública, poderia ser utilizado para a realização dos repasses oriundos da desestatização da Eletrobrás, que possui uma sistemática particular, conforme já exposto neste documento.

3.53. Em suma, entende-se que a concessão administrativa não seria a modalidade mais adequada tendo em vista que o empreendimento se caracteriza como serviço público – que, segundo a Lei das PPPs, é objeto das outras modalidades de concessão –; ademais, não se vislumbrou a necessidade de atribuir à administração pública o papel de usuária do serviço no intuito de garantir tutela financeira para viabilizar integralmente o negócio; por fim, não há certeza se os recursos da Eletrobrás poderiam ser utilizados com base nesse modelo.

##### **b) Concessão patrocinada**

3.54. Quanto à concessão patrocinada, também denominada PPP patrocinada ou somente PPP, de modo geral, entende-se que essa modalidade é adequada nos

casos em que, para viabilizar uma tarifa módica, considerando as especificidades do projeto, o empreendimento não tem o potencial de gerar receitas suficientes para cobrir totalmente as despesas mais a remuneração do parceiro privado, situação em que há necessidade de contraprestação pecuniária por parte do poder público para viabilizar os custos decorrentes do negócio.

3.55. No caso em análise, conforme os resultados do estudo de viabilidade elaborado pela Infra S.A., verificou-se que, a princípio, a não inclusão de algum tipo de subsídio para a implementação da hidrovía traria um impacto significativo da tarifa, o que poderia colocar em risco a efetividade do projeto.

3.56. Por essa razão, em princípio, poderia se argumentar que a PPP patrocinada seria a modalidade mais adequada para o projeto em questão, já que essa é justamente a modalidade que abrange contraprestação pecuniária do parceiro público ao privado.

3.57. Ocorre que, conforme explanado nesta nota técnica, já há uma fonte de recursos a ser utilizada para subsidiar o projeto, que são os valores decorrentes da desestatização da Eletrobrás, o que traz maior complexidade à definição do regime jurídico a ser adotado. Tendo isso em vista, foram verificadas certas dificuldades na implementação do modelo em análise mediante PPP patrocinada.

3.58. Em primeiro lugar, em seu art. 2º, § 1º, a Lei nº 11.079/04 define a concessão patrocinada como aquela que envolve, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários, uma “contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado”.

3.59. Sobre esse ponto, é questionável se os recursos provenientes da desestatização da Eletrobrás poderiam ser caracterizados como contraprestação pecuniária “do poder público”. Isso porque, conforme já explanado, a origem dos recursos provém de uma empresa privada, a Eletrobras, que deverá realizar aportes anuais de recursos na CDN, conta bancária aberta por essa empresa para a custódia dos recursos a serem empregados no desenvolvimento da navegabilidade.

3.60. Sem entrar no mérito de se os recursos em questão têm natureza pública ou privada, pode-se afirmar que os valores a serem disponibilizados:

§ Deverão observar o disposto na Lei nº 14.182/21, no Decreto nº 11.059/22, bem como as diretrizes estabelecidas pela CGPAL;

§ Deverão ser aplicados para o cumprimento de uma finalidade de interesse público, especificamente o desenvolvimento de projeto de navegabilidade do Rio Madeira; e

§ Não provém da Conta Única do Tesouro Nacional, mas sim do repasse feito por um ente privado, a Eletrobrás, para uma conta bancária, a CDN, criada por esse mesmo ente, de modo que não há qualquer implicação do orçamento público na sua utilização.

3.61. Talvez a forma mais precisa de caracterizar a natureza *sui generis* desses recursos seja no sentido de que são *recursos com destinação pública, fora do sistema de controle das finanças públicas*.

3.62. É justamente o fato de serem recursos que não provém da Conta Única do Tesouro Nacional, mas de um ente privado, que traz dúvida sobre o uso do recurso em uma PPP, que se caracteriza pela contraprestação pecuniária “do parceiro público”. A rigor, apesar da sua destinação pública prevista em lei, a contraprestação não provém do poder público, por meio do Tesouro, mas de uma empresa privada, a Eletrobras.

3.63. Outro aspecto considerado é o fato de que um dos elementos essenciais para garantir a eficácia da PPP é o oferecimento de garantias pelo poder concedente, que servem de instrumento de atratividade para o mercado e de importância primordial à viabilização dos projetos. As garantias, a serem apresentadas nas formas previstas no artigo 8º da Lei nº 11.079/04, poderão ser oferecidas pelo poder público para que se tenha certeza de que, qualquer que seja a situação política, as obrigações contratuais assumidas serão integralmente cumpridas ou, caso não sejam, os investidores terão formas de assegurar o retorno dos investimentos.

3.64. A dificuldade no oferecimento de garantia ou estabelecimento de fundos garantidores pela União com vistas a assegurar a atratividade de projetos é, s.m.j., um dos motivos aos quais se atribui o fato de que, até este momento, não existe no Brasil uma PPP patrocinada no âmbito federal. Diferentemente do âmbito estadual, em que certas unidades federativas possuem previsão legal específica e estruturas administrativas próprias para a realização de PPPs, cujo patrimônio pode ser inclusive utilizado como garantia contratual. Ademais, caso os recursos oriundos da desestatização da Eletrobrás não sejam disponibilizados ou sejam insuficientes, a própria reserva orçamentária para a concessão patrocinada demandaria articulação com diversos entes públicos, o que tende a trazer maior complexidade e maior prazo para a viabilização dessa modalidade.

3.65. A esse respeito, registra-se que, em reuniões de trabalho entre a Assessoria Especial de Concessões da ANTAQ, a Secretaria Especial para o Programa de Parceria de Investimentos – SEPI/CC/PR e a Infra S.A., o órgão da Presidência da República reportou sobre a intenção do Governo Federal viabilizar as condições institucionais para utilização da modalidade PPP, contudo, destacou que essa solução não estaria disponível em um horizonte de curto prazo.

3.66. Em síntese, entende-se que o enquadramento do projeto em análise no modelo de PPP traria certas fragilidades, como as seguintes:

§ O subsídio a ser utilizado, apesar da sua destinação pública prevista em lei, não seria proveniente da Conta Única do Tesouro Nacional, mas de um ente privado (Eletrobras), com rito de finanças próprio previsto em lei específica, o que traz dúvida sobre o uso do recurso em uma PPP, que se caracteriza pela contraprestação pecuniária “do parceiro público” ;

§ Dificuldade da União, no caso concreto, no oferecimento de garantias para as obrigações pecuniárias contraídas;

§ Apesar de haver base legal para a concessão patrocinada, o Governo Federal ainda não realizou PPP até este o momento;

§ Caso os recursos oriundos da desestatização da Eletrobrás não sejam disponibilizados, ou sejam suficientes, a reserva orçamentária para a concessão patrocinada demandaria articulação com diversos entes públicos, o que tende a trazer maior complexidade e maior prazo para a viabilização dessa modalidade; e

§ As ações do Governo Federal no sentido de aperfeiçoar as condições legais e institucionais para utilização da modalidade PPP ainda não foram implementadas.

3.67. Ainda que se considere que os recursos possuam aspectos de direito público, verifica-se viável sua utilização em uma concessão comum, já que não há qualquer implicação do orçamento público na utilização desses recursos, o que torna desnecessário estruturar o projeto por meio de uma concessão patrocinada.

### c) Concessão comum

3.68. Tendo em vista as fragilidades da aplicação do regime de PPP patrocinada no projeto da hidrovía do Rio Madeira, passa-se a analisar a possibilidade de aplicação do instituto da concessão comum. Nesse caso, não haveria nenhuma consideração a ser feita para justificar o enquadramento do projeto nessa modalidade, não fosse o fato de que a concessão deverá ser financiada pelos recursos provenientes da desestatização da Eletrobrás e, em princípio, a concessão comum é aquela em que o parceiro privado é remunerado mediante tarifas pagas pelos usuários. Resta saber, então, se o modelo de concessão comum abrange exclusivamente receitas tarifárias ou se, além das tarifas, há também a possibilidade de utilização de subsídios.

3.69. Uma forma de diferenciar as concessões comuns das PPPs é destacando que as primeiras são custeadas apenas com tarifas dos usuários. Contudo, essa distinção não leva em conta todas as configurações possíveis de uma concessão ordinária. Na verdade, não há impedimento à aplicação de recursos pelo Poder Concedente nessa modalidade, como pode ser observado do texto da Lei Geral de Concessões e da Lei nº 9.074/95.

3.70. Em primeiro lugar, o art. 11 da Lei nº 8.987/95 prevê a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, para favorecer a modicidade tarifária, nos seguintes termos:

**Art. 11.** No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderão **poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas**, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato. (grifos nossos)

3.71. Verifica-se, assim, que não apenas receitas acessórias, mas até mesmo provenientes de “projetos associados, com ou sem exclusividade”, podem ser utilizadas na concessão, desde que utilizadas para favorecer a modalidade tarifária.

3.72. Ademais, a entrada de recursos da CDN no fluxo de caixa do projeto representa, sob a ótica da futura concessionária, ingresso de receita complementar à receita tarifária que obterá pela cobrança junto aos usuários. Ressalta-se que a utilização dos recursos se dará para reduzir os custos do projeto para o usuário,

favorecendo a modicidade tarifária. Ainda, os recursos foram considerados para aferição do equilíbrio econômico-financeiro inicial, em atendimento ao parágrafo primeiro do dispositivo.

3.73. Já o art. 17 da lei em questão reconhece, implicitamente, que as propostas em licitações para concessões comuns podem considerar “vantagens ou subsídios”, desde que previstas em lei e disponíveis a todos. Nesse sentido, o referido dispositivo dispõe:

Art. 17. Considerar-se-á desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de **vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes.** (grifos nossos)

3.74. Destaca-se que, no presente caso, os recursos estão à disposição de todos os concorrentes uma vez que sua utilização deverá ser aprovada previamente pelo CGPAL em relação ao projeto em si, e não há um proponente específico.

3.75. Por fim, o art. 35 da Lei nº 9.074/95 estabelece que “a estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente, fica condicionada à previsão, em lei, da origem dos recursos”.

Art. 35. A **estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente, fica condicionada à previsão, em lei, da origem dos recursos** ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Parágrafo único. A concessão de qualquer benefício tarifário somente poderá ser atribuída a uma classe ou coletividade de usuários dos serviços, vedado, sob qualquer pretexto, o benefício singular. (grifos nossos)

3.76. Sobre o parágrafo único do artigo citado, ressalta-se que a aplicação dos recursos da CDN não será utilizada como benefício tarifário voltado a uma classe específica, uma vez que há redução do custo geral do projeto e, portanto, benefício a todos os usuários.

3.77. De modo geral, nota-se que, conforme os dispositivos mencionados, o critério para que os recursos provenientes de projetos associados, subsídios ou benefícios possam ser utilizados na concessão é que estes estejam previstos em lei. Conforme já mencionado nesta nota técnica, há previsão expressa do uso dos recursos da Eletrobras para projetos de desenvolvimento da navegação no Rio Madeira, conforme a Lei nº 14.182/21. Inclusive, vale lembrar que, conforme o § 4º do art. 4º do Decreto 11.059/2022, os recursos da CDN “poderão ser utilizados em projetos por meio de parcerias com a iniciativa privada”.

3.78. Nesse sentido, Marçal Justen Filho é categórico ao afirmar:

[...] tendo em vista que o fim a que se destina a concessão é o serviço adequado, o Poder Concedente deve adotar mecanismos complementares, no edital e na minuta contratual, aptos a resguardar a qualidade na prestação do serviço concedido. [...]

Sempre se afigurou evidente e inquestionável que, quando o serviço público objeto da delegação envolvesse elevados riscos ou apresentasse margem reduzida de lucratividade, o Poder Público poderia contribuir para a remuneração do particular. [...]

Ressalte-se, desde logo, que **se reputa plenamente cabível que a remuneração do concessionário seja parcialmente custeada pelos cofres públicos, sem que isso exclua a configuração de uma concessão comum.** (grifos nossos) (JUSTEN FILHO, Marçal. Curso de Direito Administrativo. 12. Ed. São Paulo: RT, 2016, p. 909)

3.79. A distinção entre as PPPs e as concessões comuns, diante desse aspecto, é que as PPPs possuem um regime diferenciado a respeito da aplicação desses recursos, com a exigência de prestação de garantia por parte do Poder Público, bem como há requisitos específicos decorrentes do fato do Poder Público assumir uma despesa financeira de caráter continuado (como é o caso das contraprestações). Oportuno mencionar que o regime legal das PPPs foi editado, dentre outras razões, para conferir maior segurança aos parceiros privados quanto às contrapartidas do poder público, como remédio à instabilidade jurídica e institucional decorrente da troca de governos, por exemplo. Logo, a edição da Lei de PPPs não impede a aplicação de recursos por parte do parceiro público em uma concessão comum. Ela apenas exige, em projeto estruturados sob o seu regime legal, o atendimento aos requisitos de garantias, direito financeiro, dentre outros, em função do compromisso financeiro de longo prazo estabelecido pelo poder público.

3.80. Esse é também o entendimento do jurista Rafael Wallbach Schwind:

Mesmo as concessões agora denominadas de comuns, não regidas pela Lei n. 11.079/2004, podem depender de recursos estatais para a sua viabilização, ainda que isso tenha de observar requisitos atinentes à responsabilidade fiscal do Estado. **O recurso à concessão comum subsidiada continua sendo possível, mesmo após a criação das concessões patrocinada e administrativa.** (grifos nossos) (SCHWIND, Rafael Wallbach. *Remuneração do particular nas concessões e parcerias público-privadas*. Dissertação de mestrado em Direito. Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010, p. 221)

3.81. Nesse sentido, a título de exemplo, verificam-se precedentes de concessão subsidiada no Brasil, estruturadas com base na Lei nº 8.987/95:

§ Transporte coletivo – Distrito Federal: A Lei n. 239/1992, que cria a Câmara de Compensação do Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal, prevê em seu art. 9, I, “a”, que dentre as receitas da Câmara estarão os repasses relativos à cobertura subsidiada de subvenções e isenções. Os recursos da conta de compensação estão destinados, nos termos do art. 9, II, “a”, à remuneração das empresas proporcionalmente aos seus custos de serviços:

Art. 9º A Câmara de Compensação do STPC-DF terá escrituração própria, com receitas e despesas assim discriminadas: I – receitas: a) o produto da arrecadação tarifária das empresas, aí incluídos os valores correspondentes ao resgate dos vale-transporte e demais bilhetes de passagem previamente adquiridos, bem como os repasses relativos à cobertura subsidiada de isenções e descontos tarifários concedidos a usuários na forma da lei; (...) II – despesas: a) as relativas à remuneração das empresas operadoras, proporcionalmente aos seus respectivos custos de serviço.

§ Transporte coletivo – Cachoeiro de Itapemirim/ES: a Lei Municipal nº 7.641/2018 autorizou o Poder Executivo Municipal a subsidiar o serviço de transporte coletivo municipal de Cachoeiro de Itapemirim no Espírito Santo, conforme art. 1º:

Art. 1º Fica o Município de Cachoeiro de Itapemirim autorizado a subsidiar o Serviço de Transporte Coletivo Municipal em R\$ 0,15 (quinze centavos) sobre o valor da tarifa urbana praticada, a partir de 01/01/2018, visando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, bem como a sua modicidade tarifária.

3.82. Assim, com base na legislação aplicável, em entendimento doutrinário e em casos análogos, entende-se que, para a utilização dos recursos provenientes da desestatização da Eletrobrás, não há necessidade de enquadramento do projeto da hidrovía do Rio Madeira no regime de PPPs.

3.83. Cumpre ressaltar que, no caso em análise, ao invés de obrigação financeira diretamente assumida pelo poder concedente, a matriz de riscos do contrato define que a ausência de aporte dos recursos na CDN, ou a não transferência destes para o fluxo de caixa da concessionária, é risco do poder concedente, remediável por meio de reequilíbrio econômico-financeiro. O fundamento da inserção desse risco não é que se trata de obrigação própria do poder público, mas sim de um elemento do projeto que está fora do controle do parceiro privado, aplicando-se, portanto, a regra de que riscos não gerenciáveis pelo privado devem ser alocados ao poder concedente.

3.84. Pelo exposto, optou-se por estruturar o presente projeto como uma concessão comum subsidiada, uma vez que, de um lado, foram encontradas fragilidades na aplicação do regime das PPPs e, de outro lado, não se verificou óbice jurídico para o uso dos recursos da desestatização da Eletrobrás no modelo proposto.

#### 4. PRINCIPAIS ASPECTOS DAS MINUTAS DE EDITAL E CONTRATO

4.1. A seguir são apresentados e analisados os principais temas referentes às minutas de edital e contrato que subsidiarão a concessão da Hidrovía do Madeira.

##### 4.1. Minuta de edital e anexos

#### a) Objeto e área da concessão

- 4.2. O objeto do certame em análise é a concessão, por prazo determinado, da Hidrovia do Rio Madeira e Infraestruturas Relacionadas, com vistas à administração e exploração da infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas e equipamentos, bem como o registro das Instalações de Apoio discriminadas no Anexo 1 do Contrato de Concessão, para sua manutenção e operação.
- 4.3. O ativo objeto da licitação engloba aquavias, canais, abrigos, áreas de fundeio e bacias de evolução na Área da Concessão. Ademais, observa-se que no objeto do certame consta a definição, constante no Contrato, de “Hidrovia do Rio Madeira e Infraestruturas Relacionadas”, que faz menção não apenas à hidrovia em si, mas também às áreas e equipamentos públicos cedidos à Concessionária, discriminadas no Anexo 5 do Contrato de Concessão, bem como aos demais Bens da Concessão, que correspondem a todos os bens cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da Concessionária, incluindo a operação e manutenção de 6 (seis) Instalações de Apoio, que correspondem a Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4 atualmente administradas pelo DNIT.
- 4.4. A Área da Concessão é o leito do Rio Madeira no trecho entre a sua foz (km 0) e o Porto de Porto Velho/RO (km 1075), incluindo as referidas Instalações de Apoio, conforme figuras apresentadas na descrição da área da concessão do Contrato.

#### b) Participação no certame

- 4.5. Poderão participar da licitação pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, incluindo instituições financeiras, bem como Fundos de Investimento em Participações (FIPs) e entidades de previdência complementar, isoladamente ou reunidas em consórcios. Quanto à vedação a participação de agentes econômicos no certame, não foi identificada a necessidade de restrições dessa natureza.
- 4.6. Na formação dos consórcios, deve-se observar o requisito de que pelo menos um dos participantes se enquadre como Empresa de Dragagem, isto é, pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem, observados requisitos mínimos. Os referidos requisitos bem como a justificativa para essa exigência serão apresentados a seguir, no tópico “habilitação técnica”.

#### c) Modalidade de licitação e critérios de julgamento do certame

- 4.7. A modalidade de licitação a ser utilizada para a outorga da concessão da Hidrovia Madeira e Infraestruturas Relacionadas será o leilão, enquanto o critério de julgamento do certame será o de maior desconto de tarifa. A dinâmica consiste no desconto sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão, que será ofertado pelos proponentes, sem que exista um limite percentual para o valor do desconto. Todavia, o Edital estabelece faixas de desconto, cumulativas, que, a depender do valor do desconto ofertado, trará repercussões sobre a Redução do repasse Anual Associado a Despesas Operacionais e sobre o capital social que deverá ser aportado pela futura concessionária.
- 4.8. Registre-se que o referido critério de julgamento do certame tem como benchmarking a licitação das Rodovias do Paraná (BR-153/277/369). Na licitação do Lote 1, realizada em 2022.
- 4.9. Nessa linha, a sessão pública de leilão será presencial e compreenderá a abertura das propostas econômicas, a classificação das proponentes e, se for o caso, o leilão em viva-voz. Tal modelo possibilita uma série de vantagens. A ampla disputa entre as licitantes tende a direcionar os benefícios da competição entre os proponentes para os usuários da Hidrovia do Madeira, via redução de tarifas. Ademais, a Redução do valor dos Repasses Anuais, bem como a previsão de aportes de capital social, tem o condão de evitar propostas inexequíveis, reduzindo os riscos de seleção adversa.
- 4.10. Importante notar que o valor do aporte adicional de capital definido no edital foi calculado com base no VPL das receitas do fluxo de caixa, de tal forma a compensar a perda de receita decorrente do desconto tanto da tarifa quanto da redução dos valores dos repasses anuais pelo Poder Concedente a Concessionária.

#### d) Habilitação técnica

- 4.11. A habilitação técnica para a exploração do ativo objeto da concessão, na modelagem adotada, deverá recair sobre uma empresa de dragagem, participando isoladamente ou em consórcio. Para fins do contrato de concessão e para o respectivo processo, será considerada uma empresa de dragagem a pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação.
- 4.12. Entende-se que a execução de obras e serviços de dragagem consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo do rio, incluindo dragagem de manutenção e derrocamento subaquático.
- 4.13. O motivo dessas exigências se deve ao fato de os desembolsos a serem realizados pela Concessionária para obras e serviços de dragagem, bem como os respectivos serviços diretamente associados, previstos no EVTEA do empreendimento, ao longo do período de vigência do contrato, corresponderem a cerca 63% do OPEX.
- 4.14. Nesse contexto e considerando (i) a representatividade de obras e serviços de dragagem para consecução do objeto do Contrato de Concessão, (ii) o fato de o mercado de serviços de dragagem reconhecidamente ter abrangência geográfica mundial e ser concentrado em poucos agente econômicos, (iii) o risco de uma eventual Concessionária alheia a um grupo econômico de empresa de dragagem não conseguir contratar os serviços necessários com a tempestividade e qualidade requerida no Contrato de Concessão e (iv) a existência de diversos serviços diretamente associados à operação de dragagem, como monitoramento hidrológico, levantamentos hidrográficos e auxílios à navegação, julgou-se razoável que a habilitação deste certame exija que o Proponente seja uma Empresa de Dragagem.
- 4.15. No que se refere à caracterização de uma empresa de dragagem, o critério usado para o presente certame vale-se: (i) do portfólio de projetos da empresa; (ii) da comprovação de profissional qualificado; e (iii) da disponibilidade de equipamento.
- 4.16. O portfólio de projetos da empresa proponente da licitação, isolada ou em consórcio, deve comprovar, via atestados emitidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado em nome do responsável técnico pelo serviço vinculado ao Proponente, a execução a qualquer tempo de serviços com equipamentos: i) do tipo draga autotransportadora de sucção e arrasto (TSHD), totalizando um mínimo de 2.100.000 m<sup>3</sup> de material removido; e ii) do tipo draga de sucção e recalque (CSD), totalizando um mínimo de 2.100.000 m<sup>3</sup>.

Volume estimado de dragagem da concessão		
Modalidade	Volume (em milhões de m <sup>3</sup> )	%
Capex - Dragagem de Implantação	0	0%
Opex - Dragagem de manutenção anual	1,4	100%

Tabela 1 – Volume estimado  
Fonte: elaboração própria

- 4.17. Conforme verificado no Acórdão 244/2015 – TCU – Plenário, a jurisprudência do Tribunal de Contas da União – TCU sinaliza que, em regra, os quantitativos exigidos para fins de comprovação de habilitação não devem ultrapassar os 50% do volume de serviço estabelecido no orçamento base do processo licitatório.
- 4.18. Por outro lado, os processos seletivos realizados pelo DNIT nos últimos anos adotam um volume de 380.000m<sup>3</sup>, apresentado em um único atestado, ou seja, sem a possibilidade de somar os volumes de diversos atestados.
- 4.19. No caso da Concessão da Hidrovia do Rio Madeira, entende-se que seja possível demonstrar a habilitação técnica de uma empresa de dragagem mediante somatório de atestados, pois a execução de sucessivas campanhas de dragagem de manutenção, a qualquer tempo e desde que nas especificações técnicas requeridas, são evidências da qualificação das Proponentes. Essa premissa também está alinhada à jurisprudência da corte de contas, conforme verificado no Acórdão 1753/2023 – TCU – Plenário.
- 4.20. O valor proposto de 2.100.000 m<sup>3</sup> foi calculado com base no dimensionamento de 3 campanhas anuais de dragagem de manutenção, para cada equipamento de dragagem (TSHD e CSD). Se, por um lado, o somatório de volumes ao longo de toda a concessão poderia acarretar uma barreira excessiva para o mercado, a adoção do volume de uma única campanha anual não comprova que a Proponente teria condições de alcançar bons resultados na prestação reiterada dos



serviços objetos do certame. A escolha pela exigência de volume compatível com 3 anos de campanhas anuais foi aplicada por paralelismo à regra estabelecida no §5º do art. 67 da Lei 14.133/2021.

4.21. Diante do exposto, entende-se que a adoção de 2.100.000 m<sup>3</sup> é compatível com a complexidade da Concessão da Hidrovia do Rio Madeira, tendo em vista que permite aferir um porte de empresa adequado à realização dos serviços e, ao mesmo tempo, não gera uma restrição excessiva do mercado.

4.22. Na mesma linha da exigência à qualificação da empresa Proponente, a comprovação de profissional qualificado também exige apresentação de atestado fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado demonstrando que o profissional figurou como responsável técnico de serviços de dragagem, a qualquer tempo, volume mínimo de dragagem igual ou superior 2.100.000 m<sup>3</sup> de material removido com equipamento do tipo draga de sucção e recalque (CSD).

4.23. Por fim, em se tratando de disponibilidade do equipamento, a presente minuta de edital também calçou-se no benchmarking das contratações de obras e serviços de que tratam o EDITAL - CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº 2/2018-APPA e o PREGÃO ELETRÔNICO Nº 51/2021, feito pela Santos Port Authority (SPA) [14]. Apesar do objeto da licitação em análise ser uma concessão de bem público no longo prazo, 25 anos, e não uma obra pública, as características do mercado de serviços de dragagem levam os contratantes a exigirem de seus contratados comprovação de disponibilidade de equipamento, haja vista as já mencionadas abrangência geográfica mundial do mercado e a concentração dos ofertantes dos serviços em poucos agentes econômicos. Por essas razões, opta-se pela comprovação de disponibilidade de equipamento por, pelo menos, 4 (quatro) anos, período de execução do *capital expenditure* (Capex) do projeto. Nesses termos, tal exigência assemelha-se ao período de comprovação estipulado pelo processo da APPA que resultou no atual contrato para o Porto de Pa ranaguá, o que parece plausível. Considerando que a exigência de propriedade dos equipamentos acarretaria excessiva restrição do mercado, optou-se pela adoção da comprovação de disponibilidade.

#### e) Garantia da Proposta

4.24. O valor da garantia da proposta, que deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia, fiança bancária ou título de capitalização, foi definido de acordo com o § 1º do art. 96 da Lei nº 14.133/2021. Nesse ponto, o montante corresponde a 1% do Valor do Contrato, limite estabelecido pelo art. 58 da mesma Lei.

#### f) Obrigações prévias à celebração do Contrato

4.25. Entre as obrigações prévias à celebração do Contrato, destacam-se as seguintes:

· *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; e (iii) que a sua finalidade exclusiva será explorar o objeto do Contrato de Concessão.*

4.26. Destaca-se que a obrigatoriedade de constituição de SPE para a exploração de concessões é uma praxe no setor de infraestrutura.

· *Comprovante de subscrição e integralização, em moeda corrente nacional, do capital social inicial mínimo, que corresponderá à soma do valor exigido no Contrato de Concessão mais o valor correspondente ao Valor de Aporte Adicional*

4.27. Trata-se da necessidade de integralização do capital inicial mínimo definido no contrato de concessão. No presente caso, o valor, de acordo com as premissas utilizadas no Programa de Arrendamentos Portuários (PAP) e em outras estruturas de concessões do setor portuário, foi definido como 20% do valor estimado os investimentos, entendendo-se o percentual adequado as obrigações de investimento e as obrigações decorrentes do primeiro ciclo de dragagem.

4.28. Ademais, conforme o critério de julgamento do leilão, já explanado em tópico anterior, o Valor de Aporte Adicional corresponde ao valor adicional ao capital social mínimo contratual a ser subscrito e integralizado no capital social da Concessionária em função dos descontos tarifários ofertados no Leilão, conforme a sistemática estabelecida neste Edital.

· *Comprovante de contratação da Garantia de Execução Contratual*

4.29. Os valores de garantia foram calculados, respectivamente, como sendo 2,5% do valor do contrato e 1% do valor do contrato, que se entende como adequados a correta execução contratual. O detalhamento a respeito da garantia de execução contratual consta a seguir no tópico "Deveres da concessionária".

· *Cópia autenticada do contrato celebrado com o Banco Depositário e com a ANTAQ; comprovante de abertura da Conta Repasse junto ao Banco Depositário.*

4.30. Conforme detalhado nas justificativas relativas à minuta de Contrato, a concessionária deverá constituir conta de repasse, de modo a viabilizar a transferência dos recursos decorrentes da desestatização da Eletrobrás. Nesse sentido, será necessária, como obrigação prévia à celebração do Contrato, a apresentação dos documentos mencionados, relativos à referida conta.

#### g) Penalidades

4.31. A cláusula das penalidades segue o mesmo padrão estabelecido no caso dos leilões de arrendamentos portuários e dos demais projetos de concessão de Porto Organizado do Governo Federal.

4.32. Destaca-se a possibilidade de penas de advertência, multa, suspensão temporária do direito de contratar ou participar de licitações, além da execução da Garantia da Proposta.

### 4.2. Minuta de contrato e anexos

#### a) Objeto

4.33. Como colocado no item "a" da Seção 4.1, o objeto do Contrato consiste na Concessão, por prazo determinado, da Hidrovia do Rio Madeira e Infraestruturas Relacionadas, na Área da Concessão, com vistas à administração e exploração da infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas e equipamentos, bem como o registro de 6 (seis) Instalações de Apoio, correspondentes às seguintes IP4s administradas atualmente pelo DNIT:

Instalação Portuária e município	UF
Porto Velho - Cai n'Água	Rondônia
Humaitá	Amazonas
Manicoré	Amazonas
Novo Aripuanã	Amazonas
Borba	Amazonas
Nova Olinda do Norte	Amazonas

Tabela 2 – Instalações de Apoio abrangidas na Concessão.

Fonte: Elaboração Própria.

4.34. A opção por incluir as referidas Instalações de Apoio decorre de diretriz de política pública emitida pelo Ministério de Portos e Aeroportos – MPOR, que visa resguardar o aspecto social da concessão. As atuais IP4 têm uma importância significativa nas atividades da população ribeirinha, seja para movimentação de passageiros ou mista (passageiros mais pequenas cargas gerais).

4.35. Nesse sentido, foi elaborado o Anexo 7 do Contrato, que estabelece os parâmetros de serviço das Instalações de Apoio e seu Regime de Exploração, visando a regularização e a promoção da operacionalidade plena das Instalações de Apoio.

4.36. Ainda no escopo do objeto, por "Hidrovia do Rio Madeira e Infraestruturas Relacionadas", refere-se não apenas à hidrovia em si, mas também às áreas e

equipamentos públicos cedidos à Concessionária, discriminadas no Anexo 5 do Contrato de Concessão, bem como aos demais Bens da Concessão, que correspondem a todos os bens cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da Concessionária, incluindo a operação e manutenção das referidas Instalações de Apoio.

4.37. Conforme detalhado no Anexo 1 do Contrato, a infraestrutura hidroviária abrange as aquedutos, canais, abrigos, áreas de fundeio e bacias de evolução. Ademais, durante todo o Prazo da Concessão, o Concessionário deverá desempenhar as seguintes Atividades:

- garantir as condições de navegabilidade na Hidrovia do Rio Madeira e Infraestruturas Relacionadas, no trecho entre a sua foz e o município de Porto Velho/RO, executando as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito, para melhoria de infraestrutura e manutenção de Nível de Serviço definidos no Contrato de Concessão;
- sob coordenação da Autoridade Marítima, realizar o monitoramento hidrológico e levantamentos hidrográficos, necessários à apuração da profundidade da Hidrovia do Rio Madeira, na Área da Concessão;
- sob coordenação da Autoridade Marítima, estabelecer, manter e operar os auxílios à navegação na Área da Concessão;
- sob coordenação da Autoridade Marítima, implantar, manter e operar o sistema *Vessel Traffic Service (VTS)*, promover a gestão do tráfego hidroviário e os serviços de inteligência fluvial;
- Operar, manter e regularizar as Instalações de Apoio em consonância com os termos do Anexo 7;
- realizar a gestão ambiental relacionada à Área da Concessão; e
- realizar demais atividades que visem assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento da Hidrovia do Rio Madeira e Infraestruturas Relacionadas aos seus Usuários na Área da Concessão.

Não se inclui no objeto do Contrato de Concessão a prestação dos seguintes serviços realizados no Porto Organizado de Porto Velho, nas instalações portuárias e respectivas imediações:

- serviços de praticagem;
- serviços de rebocadores;
- serviços de apoio marítimo; e
- demais obras e serviços de engenharia de dragagem com finalidade distinta do escopo do **Contrato de Concessão**.

4.38. Por fim, conforme a Subcláusula 2.2.2 da minuta de Contrato, também é vedado à Concessionária a exploração da lâmina d'água na Área da Concessão para a exploração de operações de transbordo ou para a realização de outras Atividades que não estejam expressamente previstas no Anexo 1. Isso garante que a Concessionária não se utilizará da Área da Concessão para outras atividades distintas daquelas previstas no contrato.

#### b) Área da Concessão

4.39. A Área da Concessão é o leito do Rio Madeira no trecho entre sua foz (km 0) e o Porto de Porto Velho/RO (km 1.075), conforme as figuras a seguir, incluindo as 6 (seis) Instalações de Apoio (IP4) localizadas na calha do Rio Madeira.



Figura 1 – Trechos do canal de acesso.  
Fonte: Elaboração Própria.



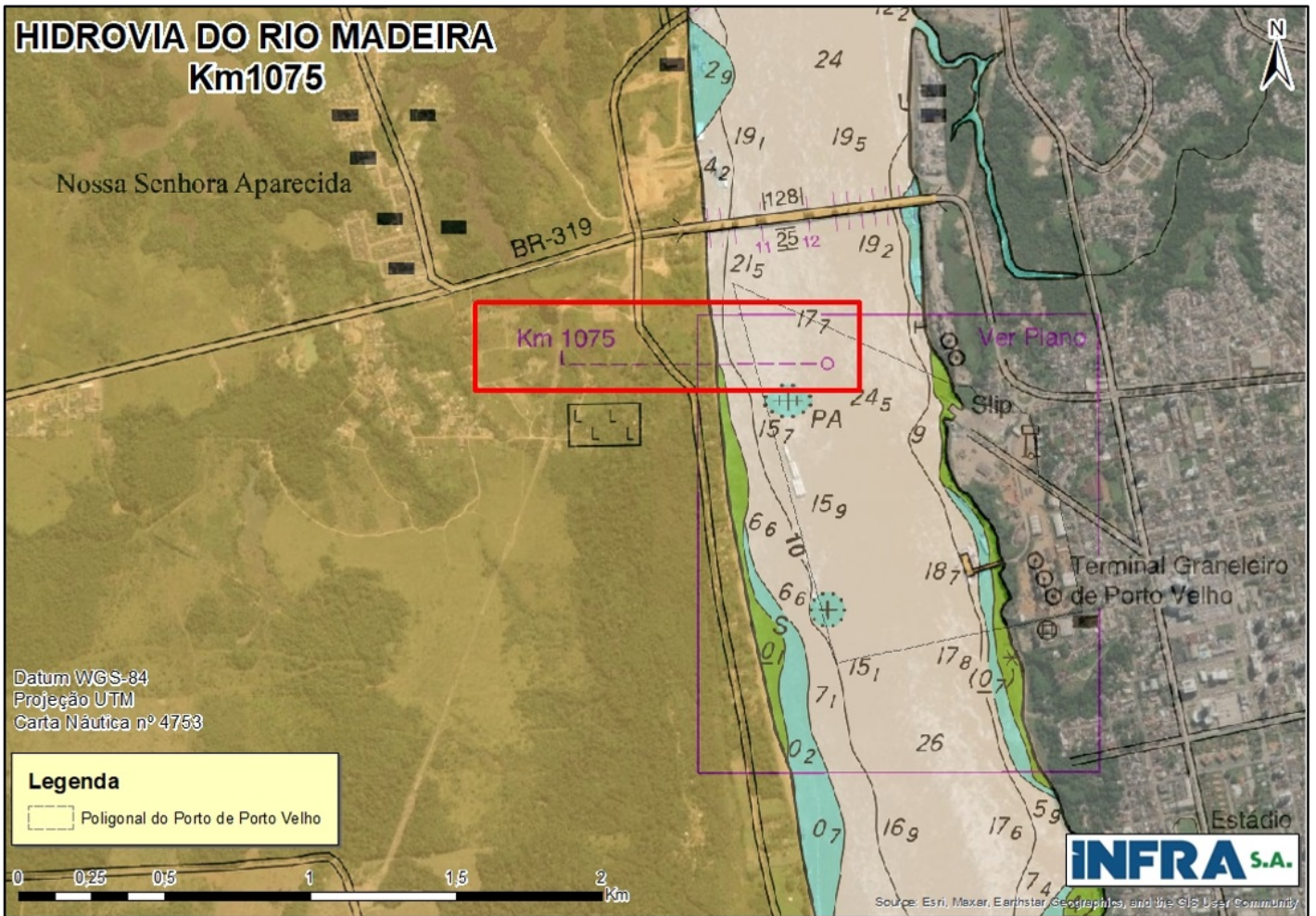
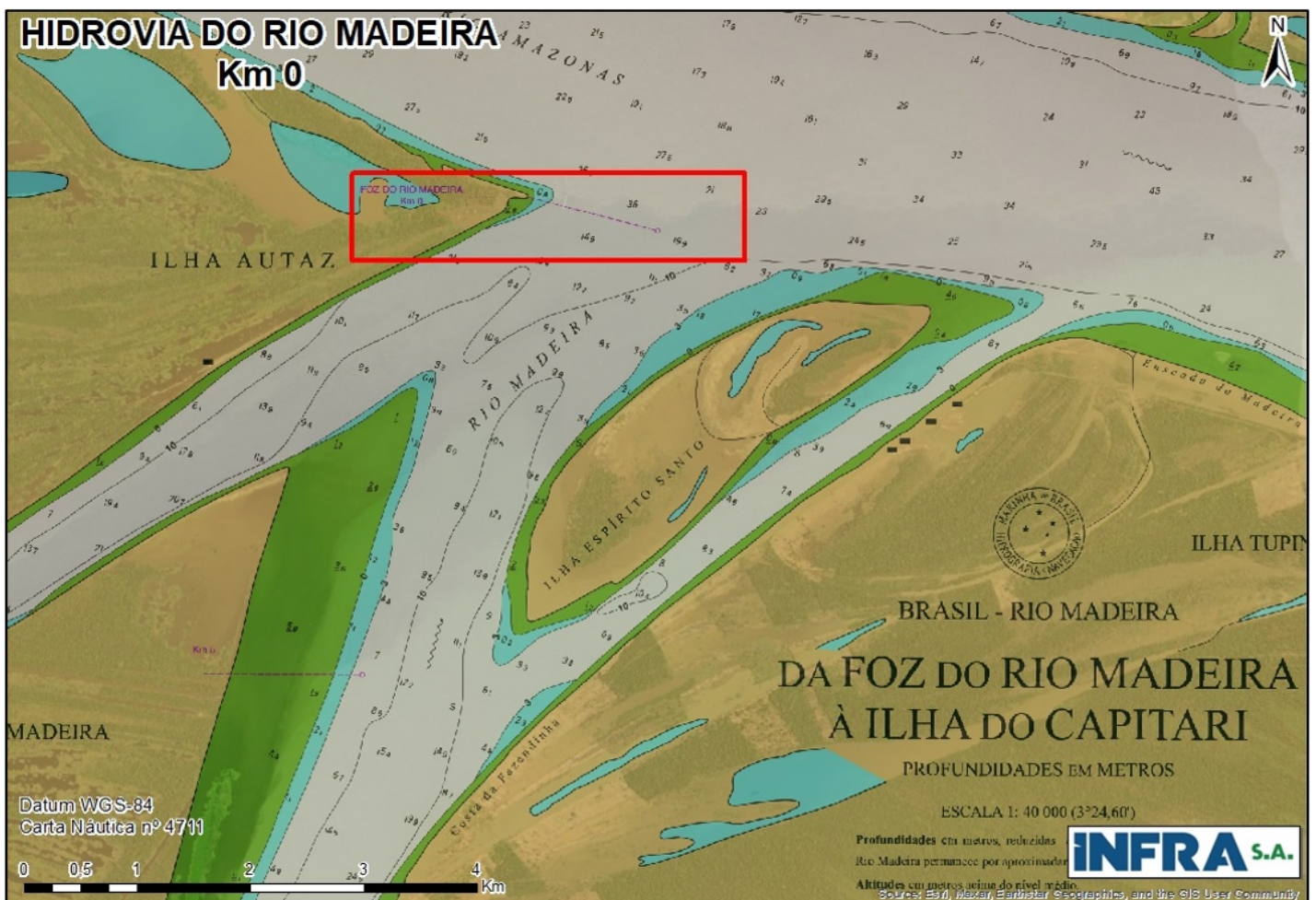


Figura 2 – Delimitação da Área da Concessão – Km 1.075  
Fonte: Carta Náutica nº 4.753, com adaptações





- 4.40. Os marcos quilométricos 0 (zero) e 1075 (hum mil e setenta e cinco), usados na definição de Área da Concessão, foram extraídos das cartas náuticas nº 4711 e 4753, respectivamente.
- 4.41. Todas as cartas náuticas oficiais do leito do Rio Madeira estão disponíveis na página eletrônica do Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), vinculado à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), da Marinha do Brasil (<https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/cartas-raster>).
- 4.42. Entende-se que o leito do rio Madeira é composto por todo o canal fluvial principal, incluindo toda a área entre o talvegue e a linha d'água em ambas as margens. Dessa forma, meandros abandonados não são considerados parte do leito, e eventuais alterações na configuração do rio acarretam mudanças na própria Área da Concessão. Essa concepção visa a garantir o dinamismo necessário para que a Concessionária possa atuar na Área da Concessão a médio e longo prazo com a devida segurança jurídica. A figura a seguir ilustra os deslocamentos horizontais do Rio Madeira ao longo dos anos e justificam a necessidade de adoção de um conceito dinâmico de Área da Concessão.

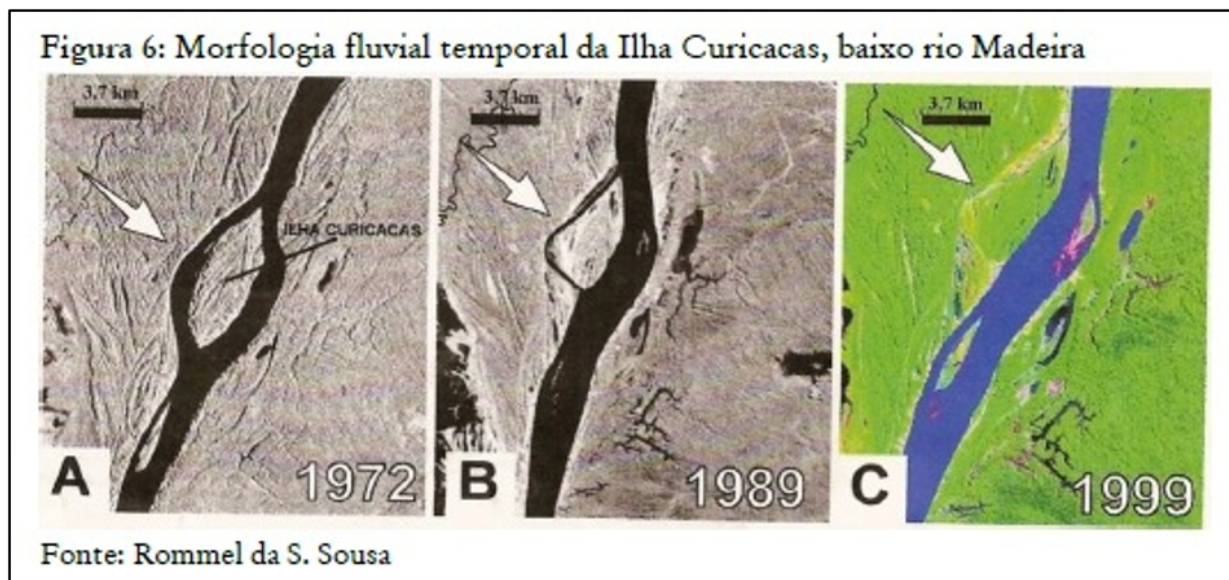


Figura 4 – Alterações no leito do Rio Madeira entre 1972 e 1999  
Fonte: Adamy, (CPRM, 2016).

- 4.43. Nesse sentido, a Área da Concessão não se confunde com a Poligonal do Porto Organizado de Porto Velho, definida pelo Decreto s/n, publicado no Diário Oficial da União em 04 de maio de 2016. Isso garante a segregação de competências entre a futura Concessionária e a autoridade portuária.
- 4.44. Por fim, nos termos da Subcláusula 3.4 da minuta de contrato, a Concessionária não poderá se valer da Concessão para impedir o desempenho de outras atividades realizadas por terceiros na Área da Concessão, desde que devidamente formalizadas junto às autoridades competentes. Essa previsão visa garantir que a Concessionária não se utilize da Concessão para obstaculizar o desenvolvimento de outras atividades existentes ou que vierem a ser realizadas no Rio Madeira, no intuito de assegurar a preservação dos usos múltiplos da água.

#### c) Prazo de vigência

- 4.45. O prazo de vigência do contrato é definido dentro dos moldes do que estabelece a Lei 8.987/1995, a chamada Lei Geral de Concessões. No caso concreto, o prazo estabelecido foi de 12 anos de concessão, tendo em vista que os recursos para o subsídio do modelo têm um limite temporal para utilização. Ainda, buscou-se otimizar os fluxos de desembolsos dos valores de Repasses do Poder Concedente, de tal forma com que o subsídio pudesse trazer o maior impacto possível na redução da tarifa para os usuários.
- 4.46. Nessa toada, ainda, vislumbra-se a possibilidade de prorrogação do contrato por igual período, trazendo ao contrato a possibilidade de extensão após um período de maturação do modelo de concessão hidroviário.
- 4.47. Assim, tendo em vista a viabilidade econômico-financeira da amortização dos investimentos a serem realizados pelo futuro concessionário, bem como a necessidade de otimização dos desembolsos dos valores de Repasses para redução das tarifas, entende-se que o prazo inicial de 12 anos é adequado ao contexto da concessão da Hidrovia do Madeira e Infraestruturas Relacionadas.
- 4.48. Ressalta-se que o prazo de vigência contratual terá início a partir da Data de Assunção, quando a concessionária assumirá as instalações, a administração e a operação da hidrovia.

#### d) Valor estimado do Contrato de Concessão

- 4.49. O valor estimado do Contrato de Concessão foi calculado como sendo o somatório das receitas tarifárias e as receitas de Repasses do Poder Concedente. Ressalta-se que o valor estimado do Contrato tem efeito meramente indicativo, não podendo ser usado por nenhuma das partes para o pleito de recomposição de reequilíbrio econômico-financeiro.

#### e) Encargos contratuais

- 4.50. Não foram definidos encargos contratuais monetários, uma vez que a modelagem não prevê o pagamento, pelo concessionário, de valores de outorga, contribuições ou outros valores a serem destinados diretamente a União.

#### f) Nível de serviço

- 4.51. O nível de serviço, nos termos contratuais, é um parâmetro para auferir a qualidade de determinados serviços prestados pela Concessionária, mensurado por meio dos IQS. Sob esse racional, substituiu-se a relação de investimentos mínimos obrigatórios, comuns nas outorgas de contratos de arrendamento e mesmo nos recentes projetos de concessões de portos organizados, por metas de nível de serviço a serem alcançadas e os correspondentes investimentos e serviços requeridos para o alcance dessas metas.
- 4.52. Esse conjunto de investimentos necessários ao alcance das metas de nível de serviço será definido pela Concessionária, por sua conta e o risco. Tal mudança de paradigma busca a efetividade dos investimentos a serem realizados pela Concessionária ante o esperado pelo Poder Público com a Concessão, especialmente para as metas calculadas por calado operacional, eliminação de pontos de desatrelamento de comboios, posicionamento dos auxílios à navegação, gestão do tráfego hidroviário e serviços de inteligência fluvial (que serão realizados por meio do River Information Service – RIS).
- 4.53. O modelo de investimento taxativo, porém, continua sendo adotado, nesta modelagem, para o investimento de aquisição de equipamento de dragagem do

tipo sucção e recalque de tubulação de 500mm (20"). Com essa medida, procura-se modernizar o parque tecnológico regional com dragas aptas a realizar o serviço com agilidade e efetividade. Também é uma forma de aproveitar os recursos da Eletrobrás para aquisição de um bem para a concessão, prolongando os benefícios ao longo do tempo. Isso não exclui a possibilidade de utilização de equipamentos adicionais, incluindo dragas *Trailing Suction Hopper Dredger* (TSHD) para complementação dos serviços de dragagem de manutenção.

4.54. A forma de aferição das metas, as metas em si e os correspondentes períodos de implementação encontram-se definidos no Plano de Exploração da Hidrovia (PEH) - Anexo 1. Eventual alteração de metas e período de implementação poderá ser realizadas somente quando comprovada realização integral do Capex do projeto, até o final do Ano 4, a ser realizada justificadamente e com aprovação do Poder Concedente.

#### g) Plano Básico de Implantação (PBI)

4.55. O Plano Básico de Implantação (PBI) tem o objetivo de informar ao Poder Concedente sobre as estratégias e o sequenciamento etapas das intervenções a serem realizadas pela Concessionária, para a consecução das Atividades, incluindo os Investimentos Mínimos Obrigatórios Taxativos, os Investimentos Mínimos Obrigatórios por Metas de Dimensionamento e demais elementos do *capital expenditure* (Capex) do projetos, previstos no Anexo 1 – Plano de Exploração Hidroviária (PEH) e no Anexo 7 – Parâmetros de Serviço das Instalações de Apoio e seu Regime de Exploração do Contrato de Concessão.

4.56. O PBI deve expor, ainda, o conjunto de obras, serviços, e todos os demais investimentos e ações necessárias para o alcance dos Níveis de Serviço e correspondente dimensionamento adequado da Hidrovia do Rio Madeira e Infraestruturas Relacionadas, bem como a oferta dos demais serviços obrigatórios que integram a Concessão.

4.57. Nessa linha, o PBI da Concessão apresenta não apenas as estratégias de implementação dos investimentos mínimos obrigatórios exigidos, a partir dos quais são detalhados os requisitos técnicos e desempenho das atividades a serem realizadas, mas também as metas de Nível de Serviço, que regem não somente os mencionados requisitos técnicos e de desempenho das Atividades, mas também os investimentos necessários para o alcance das metas contratuais.

#### h) Plano de Exploração da Hidrovia

4.58. O Plano de Exploração da Hidrovia especifica os aspectos centrais das obrigações contratuais, incluindo a matriz de responsabilidade entre Autoridade Marítima, DNIT e Concessionária, além da definição do conjunto de requisitos de ordem técnica, ambiental e de qualidade para a prestação dos serviços.

4.59. A divisão de atribuições entre Autoridade Marítima, DNIT e Concessionária mostra-se essencial para a coordenação de esforços entre ambos os atores para o alcance do interesse público de otimização do uso da infraestrutura portuária. A peculiaridade e ineditismo dessa concessão hidroviária, mantendo-se as prerrogativas da Autoridade Marítima quanto a segurança da navegação, demanda um maior cuidado do desenho de competências entre ambas as instituições no Contrato, de modo a se evitar lacunas e sobreposições de responsabilidades, de um lado, e estimular a cooperação entre as partes, de outro.

4.60. No que se refere aos serviços a serem obrigatoriamente prestados pela Concessionária, o Contrato listou os seguintes:

- a execução de obras e serviços de dragagem, nos termos do inciso I, § 1º, do art. 53 da Lei nº 12.815/2013 [\[16\]](#), incluindo dragagem de manutenção e derrocamento subaquático;
- a realização de monitoramento hidrológico, meteorológico e levantamentos hidrográficos periódicos;
- o estabelecimento, manutenção e operação dos auxílios à navegação (sinalização e balizamento náutico);
- a implantação, manutenção e operação de equipamentos para gestão do tráfego hidroviário, especialmente o *Vessel Traffic Service* (VTS), além de serviços de inteligência fluvial;
- a gestão ambiental.

4.61. Cada um desses serviços encontra-se devidamente especificado, com destaque para obras e serviços de dragagem, no qual foram definidas as metas de nível de serviço para aferição do cumprimento do contrato, sendo que as metas compostas por manutenção de calado operacional, desatrelamento de comboios, eficácia dos auxílios à navegação, disponibilidade de informações pelo *River Information Service* (RIS) e Programa Carbono Sustentável influem diretamente no IQS estabelecido para a Concessão.

4.62. Com relação ao planejamento das obras e serviços de dragagem, destaca-se a elaboração de Plano de Dragagem, previsto nos termos da Seção VII.2.2 do PEH, do antes do início das campanhas anuais de dragagem de manutenção, a ser apresentado e discutido com o Comitê de Dragagem.

4.63. O Comitê de Dragagem é um mecanismo que visa a melhorar a transparência das ações de dragagem no âmbito da concessão. Esse comitê será um espaço para discussão do Plano de Dragagem, uma das obrigações anuais do Concessionário, no qual os interessados poderão apresentar contribuições em caráter consultivo, ampliando a coparticipação na gestão do serviço. Assim, espera-se que o Comitê de Dragagem permita a busca de soluções conjuntas, superação de desafios e aumento da articulação dos diversos interessados. O referido colegiado será composto: (i) pela Concessionária; (ii) pelos titulares de instalações portuárias e operadores portuários posicionados na calha do Rio Madeira; (iii) Ministério de Portos e Aeroportos; (iv) pela Capitania Fluvial de Porto Velho, estado de Rondônia (v) pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, estado do Amazonas; e (vi) pela ANTAQ regional, que o presidirá.

#### i) Conta repasse

4.64. A Conta Repasse é uma *Escrow Account* designada para operacionalização do mecanismo de repasse dos recursos provenientes da Conta de Desenvolvimento Energético (CDN). O anexo 6 ao contrato apresenta a minuta referencial de administração de contas, a ser celebrado com o Banco Depositário, a fim de reger as condições de movimentação da Conta repasse, bem como restringir as formas de aplicação financeira dos recursos nela depositados.

#### j) Transição Operacional

4.65. O mecanismo de transição operacional tem sido adotado em projetos análogos de concessões na área de infraestrutura, tendo como objetivo assegurar, de forma eficiente e segura, uma transferência sem interrupção das atividades para a futura Concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os usuários, os operadores e todas as demais partes envolvidas.

4.66. No caso da Hidrovia do Rio Madeira e Infraestruturas Relacionadas, não foi identificada a necessidade da adoção de mecanismo de transição, tendo em vista que não haverá transferência técnica e operacional à Concessionária das atividades principais a serem desenvolvidas. Ademais, conforme previsões contratuais, buscou-se compatibilizar o encerramento do contrato de dragagem de manutenção atualmente vigente com a Data de Assunção da Concessão.

#### k) Governança Corporativa

4.67. Quanto aos requisitos de Governança Corporativa, vislumbrou-se a concessionária como uma sociedade por ações com sua administração competindo a uma diretoria executiva. Nesse sentido, entende-se que a instituição de estrutura de conselho fiscal, dada a especificidade da concessão da Hidrovia do Madeira, deverá ser uma obrigação do futuro concessionário, dada a existência dos Repasses do Poder Concedente.

4.68. Por outro lado, foram previstas regras para relacionamento com partes relacionadas, como, por exemplo, a implementação de política de transação com partes relacionadas. Ainda, a minuta de contrato permite a celebração de contratos com partes relacionadas para realização de obras e serviços e de contratos de mútuo (na qualidade de mutuária). Quanto às vedações, destacam-se a concessão de empréstimos aos seus acionistas, bem como a prestação de fianças e avais.

4.69. No caso concreto do mercado de dragagem, verifica-se a existência de uma série de transações entre partes relacionadas, especialmente em função da constituição organizacional dos *players* atuantes no setor. Dessa forma, entendeu-se necessária a manutenção de uma regulação capaz de trazer maior controle sobre essas transações, explicitando a necessidade de políticas específicas e de divulgação das operações realizadas entre a futura concessionária e suas partes relacionadas, de acordo com as melhores práticas estabelecidas nas normas contábeis.

#### *l) Deveres da Concessionária*

4.70. Em relação aos deveres da Concessionária, foi seguida estrutura semelhante à adotada na Concessão do Acesso Aquaviário de Paranaguá, com destaque a deveres relativos a:

- § Execução do Contrato;
- § Publicidade de dados e informações à sociedade;
- § Capital social mínimo;
- § Responsabilidade da Concessionária;
- § Seguros; e
- § Garantia de Execução do Contrato.

4.71. Quanto à **execução do contrato**, constam deveres como o de explorar economicamente a concessão, cumprir os Níveis de Serviço, manter os bens reversíveis, entre outros. Salienta-se a obrigação de atender a todos os usuários da hidrovia de forma não discriminatória.

4.72. Outra obrigação estabelecida é a de obter, renovar e manter vigentes, durante toda a concessão, as licenças, permissões e autorizações ambientais, bem como ao término da concessão, efetuar a transferência de titularidade do processo de licenciamento ambiental a quem o Poder Concedente determinar. Essa medida se justifica em razão do tempo necessário à conclusão do processo de licenciamento. A falta de previsão expressa da necessidade de manter as licenças pode ensejar a perda de sua vigência e, conseqüentemente, ônus e custos a serem suportados pelo poder público ou futura concessionária. A inserção do dispositivo trará segurança, reduzirá custos e facilitará o processo de transferência de titularidade das licenças, uma vez que o poder público poderá utilizar futuramente os processos de licenciamento ambiental em curso e as licenças ambientais válidas.

4.73. Ainda nesse tema, foi inserido o dever de assegurar a adequada aplicação dos recursos provenientes da CDN, que deverão ser utilizados exclusivamente para o desenvolvimento da navegabilidade do Rio Madeira.

4.74. Por fim, é dever da Concessionária realizar intervenções na Área de Influência da Concessão, caso solicitado ou autorizado pelo Poder Concedente, o que será objeto de procedimento de Revisão Extraordinária. Essa obrigação visa resguardar áreas contíguas estratégicas que, embora não façam parte do objeto principal da concessão, podem gerar impactos na navegação da Hidrovia do Rio Madeira e, portanto, poderão vir ser objeto de intervenções, conforme determinação do Poder Concedente e mediante reequilíbrio em favor da Concessionária.

4.75. Quanto à **publicidade de dados e informações à sociedade**, constam obrigações diversas buscando propiciar os usuários e demais interessados dados relevantes sobre a Hidrovia do Rio Madeira e Infraestrutura Relacionadas, tais como tabelas tarifárias, e resultados de levantamentos batimétricos, entre outros, que deverão ser disponibilizados em sítio eletrônico.

4.76. No que tange à obrigação de constituição de **capital social mínimo**, informa-se que o valor de capital social foi definido como sendo 20% do CAPEX estimado da concessão, ou seja, R\$ 21.807.064,17. Importante consignar que a exigência de capital social mínimo é possibilitada pelo art. 69 da Lei 14.133/2021, 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.

4.77. Adicionalmente ao capital social mínimo mensurado, o edital estabeleceu um gatilho de valor de Aporte Adicional para cada percentual de desconto da tarifa de referência pré-leilão. Assim, a depender da magnitude do desconto ofertado pelo proponente no momento da apresentação das propostas econômicas, o futuro concessionário terá a obrigação de aportes de capital social compensatórios a perda de receita decorrente da redução das receitas tarifárias e das receitas de aportes do poder concedente.

4.78. Deve-se esclarecer, tecnicamente, que a obrigação é importante para a minimização dos riscos relacionados à execução do contrato, tendo em vista a dinâmica de seleção da proposta econômica e os riscos a serem mitigados de seleção adversa. Adicionalmente, incluiu-se no contrato a previsão de redução do capital social decorrente do Valor de Aporte Adicional, a partir do quinto ano do contrato, a fim de estabelecer uma medida de possibilidade de redução do capital a medida em que a execução do contrato for realizada. Entende-se que a partir do quinto ano de contrato o concessionário já terá realizado grande parte dos investimentos destinados a melhoria das infraestruturas, de tal forma que o risco global da concessão já permite que se presuma que os fluxos de caixa futuros serão capazes de honrar as obrigações restantes do concessionário para com o contrato de concessão.

4.79. No que tange à **responsabilidade da concessionária**, foram relacionados deveres cuja inobservância gera responsabilização por parte da Concessionária, tais como: posse, guarda, manutenção e vigilância dos Bens da Concessão; manutenção da integridade da área da concessão e das instalações de apoio.

4.80. No que diz respeito aos **seguros**, as modalidades a serem contratadas devem observar os princípios e as características gerais para a elaboração e a comercialização de contratos de seguros de danos para cobertura de grandes riscos, conforme Resolução CNSP nº 407, de 29 março de 2021. No que tange a modalidade Riscos Nomeados e Operacionais, o limite mínimo de indenização para a cobertura de lucros cessantes, deverá corresponder ao somatório dos valores de uma campanha de dragagem de manutenção tendo em vista as despesas fixas necessárias à continuidade da prestação das Atividades.

4.81. Outra obrigação da concessionária diz respeito a **garantia de execução contratual**. A Lei nº 14.133/2021, em seu art. 96, trata das modalidades de garantia de execução contratual e dos limites de valores, que de acordo com o art. 98 " a garantia poderá ser de até 5% (cinco por cento) do valor inicial do contrato, autorizada a majoração desse percentual para até 10% (dez por cento), desde que justificada mediante análise da complexidade técnica e dos riscos envolvidos". Nesse sentido, foram definidos dois valores distintos de garantias de execução contratual, a saber: (i) R\$ 17.444.785,31 durante a vigência do contrato; e R\$ 10.466.871,19, pelo período de 24 meses após o término do contrato. Cumpre observar que os valores de garantia foram calculados, respectivamente, como sendo 2,5% do valor do contrato e 1% do valor do contrato, que se entende como adequados a correta execução contratual.

4.82. Adicionalmente, registra-se que a obrigação de manutenção de garantia por período após a vigência do contrato de concessão decorre da verificação de cumprimento de obrigações que podem ser verificadas após o prazo de vigência do contrato, como, por exemplo, as obrigações relacionadas à reversibilidade dos bens. Ainda, definiu-se, também, cláusula de reajuste dos valores da garantia de execução contratual, em acordo com a Lei nº 14.133/2021.

#### *m) Deveres da ANTAQ*

4.83. No seu papel de Poder Concedente, a ANTAQ possui a competência celebrar os atos de outorga de concessão para exploração de infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos. Ainda, na função de Agência Reguladora setorial, cabe a ANTAQ a regulação econômica do setor hidroviário. Assim, resguardada a legislação vigente, a ANTAQ assume posições tanto de Poder Concedente quanto de atribuições puras de Agência Reguladora, no sentido da supervisão e regulação das atividades do setor.

4.84. Assim, existem deveres de fiscalização e de regulação tanto em função da natureza de Agência Reguladora quanto de seu papel como parte do contrato, representando a União na função de Poder Concedente.

#### *n) Remuneração da Concessionária*

4.85. Conforme já mencionado nesta Nota Técnica, o modelo de concessão adotado estabelece que a ampliação, manutenção e exploração da Hidrovia do Madeira e das Infraestruturas Associadas sejam realizadas pela futura concessionária. Nesse modelo de concessão subsidiada, a remuneração da concessionária será composta por Receitas Tarifárias - em que se enquadra a cobrança de tarifa pelo uso da Infraestrutura da Hidrovia, e pelas Receitas de Repasses do Poder Concedente, que são caracterizadas como os aportes realizados para fins de subsídio da tarifa. Além dessas, foram previstas, também, receitas não tarifárias, decorrentes, por exemplo, da exploração comercial das Instalações de Apoio, dentro dos limites estabelecidos no contrato e seguindo o mecanismo de compartilhamento de receita entre concessionária e Poder Concedente. O detalhamento referente às tarifas e preços está disposto no Anexo 3 da minuta de contrato. Já as Receitas de Repasses estão detalhadas ao longo do Contrato de Concessão.

4.86. Já o valor da tarifa portuária relativa à Hidrovia será definido pela concessionária, observando-se o mecanismo de **Price Cap**. A tarifa constante no grupo da Tarifa Hidroviária remunerará a utilização das infraestruturas hidroviárias, abrigos, áreas de fundeio, canais e bacias de evolução, balizamento, sinalização e gerenciamento da navegação, incluindo o Vessel Traffic System – VTS e sua operação.

4.87. Vale ressaltar que a tarifação deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, sazonalidade, facilidades disponíveis para o usuário e nível de serviço.

4.88. Importante salientar, ainda, que fora incluídas isenções contratuais aos passageiros, embarcações de passageiros e embarcações e cargas transportadas em embarcações mistas, de tal forma que não haverá quaisquer cobranças sobre essas. Além disso, outras atividades de navegação não econômicas, recreativas, de pesca, dentre outras, também não devem ser tarifadas em função da isenção.

4.89. Adicionalmente, no que concerne às receitas tarifárias da Concessionária, destaca-se os mecanismos de regulação por incentivo introduzidos através dos Fatores Q e X. O Fator Q é uma medida de desempenho e de qualidade do serviço prestado pela concessionária, atrelado a tarifa. Os Indicadores de Qualidade de serviço estão definidos no PEH, bem como os efeitos sobre o reajuste tarifário em função de atingimento das metas estabelecidas contratualmente.

4.90. No que tange as Receitas de Repasses do Poder Concedente, essas são divididas em duas: os Repasses Associados a Investimentos e os Repasses Associados a Despesas Operacionais. Assim, busca-se criar sistemáticas de liberação de recursos distintas para cada tipo de atividade a ser exercida pela concessionária. Fora prevista, também, a correção pelo IPCA dos valores. A correção pelo IPCA é garantida em função da aplicação financeira dos recursos da Conta Repasse em taxas de juros nominais, ou seja, aplicações em taxa SELIC. Dessa forma, a remuneração da conta deve ser capaz de fazer frente aos recursos necessários a atualização monetária do valor dos Repasses. Existem duas hipóteses em que pode haver falta de recursos para o pagamento da atualização monetária: (i) juros reais negativos (taxa Selic menor do que o índice de inflação) e (ii) uso antecipado dos recursos alocados a conta repasse, de tal forma que o saldo remanescente aplicado não seja suficiente para gerar retornos financeiros capazes de pagar a atualização monetária dos Repasses.

4.91. Ainda, conforme consta no anexo 1 ao contrato, os IQS apurados, além de impactar o reajuste tarifário do ano seguinte, afetarão, também, o pagamento dos Repasses de Recursos Anuais Associados a Despesas Operacionais, através de um desconto no valor do Repasse do mesmo ano no caso de não atingimento dos níveis de serviço mínimos.

4.92. Quanto a cobrança da tarifa, caberá ao Concessionário, a partir da data de assunção, planejar e executar os procedimentos necessários a cobrança da tarifa, incluindo os sistemas necessários. Importante lembrar que, em virtude da sistemática de degrau tarifário, não está prevista a cobrança de tarifa até a entrega da primeira fase dos investimentos que constam no anexo 1, de tal forma que existirá tempo hábil para que o concessionário implemente o sistema de cobrança das tarifas.

4.93. Além das receitas tarifárias e de Repasses, foram previstas no contrato receitas decorrentes da exploração comercial das Instalações de Apoio. Trata-se de receitas decorrentes do aluguel de espaços para instalação de utilidades, como salas comerciais, restaurantes, lanchonetes, dentre outros equipamentos. O contrato prevê um mecanismo de compartilhamento dessas receitas entre concessionário e poder concedente, sendo a parte destinada ao Poder Concedente depositada na Conta Repasse. Cumpre observar que a receita da exploração comercial das Instalações de Apoio não se trata de cobrança dos usuários pelo acesso ou utilização das infraestruturas.

#### *o) Alocação de riscos*

4.94. No que se refere à cláusula de alocação de riscos, foi seguido em linhas gerais, por analogia, os modelos propostos em outras iniciativas de concessão portuária realizadas no âmbito do Governo Federal no setor portuário.

4.95. De modo geral, os riscos alocados às Partes foram ordenados conforme os seguintes temas:

- § variação de custos e receitas;
- § alcance de metas;
- § aspectos ambientais;
- § manifestações sociais;
- § bens reversíveis e da concessão;
- § alterações em normas, decisões judiciais, tributos, inflação e CDN;
- § relações com terceiros; e
- § riscos específicos relativos à concessão do Madeira.

4.96. Destacam-se os seguintes riscos alocados à Concessionária:

- § Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo;
- § Prestação inadequada das Atividades ou dos Parâmetros da Concessão, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 16.2.2;
- § Concepção e realização das obras, serviços e demais investimentos e ações necessárias para a realização dos Investimentos Mínimos Obrigatórios Taxativos e Investimentos Mínimos Obrigatórios por Metas de Dimensionamento, bem como para o alcance das metas de Nível de Serviço, nos termos do Anexo 1;
- § Riscos relativos a licenças, permissões e autorizações ambientais.
- § Custos socioambientais relacionados ao cumprimento das condicionantes das licenças ambientais emitidas e à execução deste Contrato de Concessão;
- § Criação, extinção ou alteração de tributos ou encargos legais ou da regulação tributária, ou, ainda, superveniência de jurisprudência tributária vinculante, que não tenham repercussão direta nas receitas e despesas da Concessionária ou que incidam sobre a renda, observado o disposto na Subcláusula 16.2.13;
- § Fatores impeditivos, por motivos imputáveis à Concessionária, da transferência de recursos da CDN para a Conta de Repasse ou da Conta de Repasse para a Concessionária, incluindo, mas não se limitando, ao não atingimento das metas a serem cumpridas para a efetivação dos repasses de recursos previstos na Subcláusula 9.3;
- § Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das Atividades relacionadas aos serviços de derrocamento, constantes no Anexo 1, em relação ao montante de R\$ 37.626.258,26, data-base de outubro de 2023, a ser corrigido pelo índice FGV de obras portuárias, nas seguintes proporções: se a variação for superior ao montante estabelecido, a Concessionária arcará com a proporção de 30 % (trinta por cento) sobre a variação; se a variação for inferior ao montante estabelecido, a Concessionária arcará com a proporção de 70 % (setenta por cento) sobre a variação.
- § Realizar as obras, serviços, e todos os demais investimentos e ações necessárias para viabilizar a navegação eficiente, segura e sustentável de comboios-tipo com calado de 3,0m, ou superior, conforme autorizado pela Marinha do Brasil, ao longo de todo o Prazo da Concessão, enquanto o nível do Rio Madeira estiver na zona de normalidade, nos termos do Anexo 1.

4.97. Os riscos relacionados à implantação do negócio, bem como à demanda ou alterações tributárias, por exemplo, são atribuídos ao parceiro privado. A lógica seguida nesse caso é a de que a Concessionária é a principal responsável pela implementação bem como pelos resultados do empreendimento. Também são atribuídos ao parceiro privado os riscos referentes às licenças ambientais.

4.98. O atendimento às exigências decorrentes dos processos de obtenção das licenças ambientais também é alocado à futura concessionária, na forma apresentada.

4.99. Destaca-se a divisão de riscos relativas aos serviços de derrocamento, tendo em vista que existe a possibilidade de os custos calculados para esses serviços terem uma variação expressiva. Desse modo, adotou-se a divisão de que, se a variação for superior ao montante estabelecido, a Concessionária arcará com a proporção de 30% sobre a variação; se a variação for inferior, a Concessionária arcará com a proporção de 70%. Essa divisão foi adotada no sentido de incentivar a concessionária a não incidir em custos desnecessários, tendo em vista que também deverá arcar com uma parcela da variação.

4.100. Por fim, um aspecto essencial da divisão de riscos para a modelagem diz respeito à viabilização da navegação de comboios-tipo com calado de 3,0m, ou



superior, conforme autorizado pela Marinha do Brasil, ao longo de todo o Prazo da Concessão, enquanto o nível do Rio Madeira estiver na zona de normalidade, nos termos do Anexo 1. Esse risco foi alocado à Concessionária para assegurar o caráter finalístico da concessão, no sentido de que o parceiro privado será encarregado de realizar todos os investimentos e serviços necessários para garantir o efetivo calado estabelecido. Ademais, para assegurar a viabilidade dessa regra, foi instituído o conceito de zona de normalidade hídrica, nos termos estabelecidos no Anexo 1. Desse modo, caso o Rio Madeira esteja em uma situação fora da zona de normalidade, o poder concedente poderá optar por manter o calado estabelecido, contudo, nesse caso, haverá a possibilidade de reequilíbrio contratual em favor da Concessionária.

4.101. Já em relação aos riscos assumidos pelo poder concedente, destacam-se os seguintes:

- § Modificações promovidas ou aprovadas pelo Poder Concedente nas Atividades ou nos Parâmetros da Concessão, que causem impacto direto e comprovado no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, exceto no caso de modificações decorrentes de Proposta Apoiada;
- § Determinação à Concessionária para a incorporação de novas tecnologias prescindíveis para o alcance dos Parâmetros da Concessão, causando impacto direto e comprovado no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão;
- § Atraso na emissão de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, caso sejam ultrapassados os prazos legais ou regulamentares máximos previstos para sua emissão pelas autoridades competentes, desde que a Concessionária não tenha dado causa ao atraso;
- § Atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou investimentos adicionais decorrentes de hipóteses de caso fortuito e força maior que, em condições normais de mercado, não possam ser caracterizadas como Evento Segurável;
- § Alteração dos normativos aplicáveis à utilização dos recursos da CDN que causem impacto direto e comprovado no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão;
- § Não disponibilização à Concessionária das Instalações de Apoio em situação operacional, conforme disposto no Anexo 1; e
- § Insuficiência de recursos na Conta de Repasse ou a não transferência destes à Concessionária, observado o regramento relativo ao Repasse Anual dos Recursos Associados a Despesas Operacionais e ao Repasse dos Recursos Associados a Investimentos, nos termos da Cláusula 9.

4.102. Um dos pontos relevantes dos riscos alocados ao Poder Concedente diz respeito às alterações nas Atividades ou nos Parâmetros da Concessão, exceto no caso de Proposta Apoiada, tendo em vista que a finalidade desse instrumento é a flexibilização contratual, sem a necessidade de reequilíbrio.

4.103. Quanto à emissão de licenças ambientais, apesar da regra ser a responsabilidade da concessionária, caso sejam ultrapassados os prazos máximos previstos pelas autoridades competentes, o poder concedente assumirá o risco relativo ao equilíbrio contratual.

4.104. Destacam-se, ainda, riscos relacionados aos recursos provenientes da desestatização da Eletrobrás. Nesse grupo, estão alteração dos normativos aplicáveis à utilização dos recursos da CDN bem como a eventual insuficiência de recursos na Conta de Repasse ou a não transferência destes à Concessionária.

4.105. Por fim, em relação ao assoreamento, foi adotada regra semelhante à utilizada na concessão do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá, segundo a qual: se o volume de assoreamento estiver compreendido na Faixa dos Valores de Referência (FVR) de que trata o Anexo 1, o risco é integralmente da Concessionária; se o volume de assoreamento estiver acima da Faixa dos Valores de Referência (FVR) de que trata o Anexo 1, a Concessionária terá direito a reequilíbrio a seu favor; e se o volume de assoreamento estiver abaixo da Faixa dos Valores de Referência (FVR), o Poder Concedente terá direito a reequilíbrio a seu favor. A regra em questão foi adotada tendo em vista o risco de variação significativa nos níveis de assoreamento previstos.

#### *p) Equilíbrio Econômico-Financeiro*

4.106. São mecanismos de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro o reajuste e a revisão tarifária, a revisão dos parâmetros da concessão, a proposta apoiada e a revisão extraordinária. Os itens abaixo buscam analisar, de forma mais pormenorizada, os aspectos de cada um desses mecanismos.

#### *q) Reajuste e Revisão Tarifária*

4.107. Do ponto de vista contratual, os procedimentos para ambos os institutos foram definidos tanto na minuta de contrato de concessão quanto no Anexo 2 - Tarifas e Preços.

4.108. No que diz respeito a regulação tarifária, adotou-se a regulação tarifária baseada em um modelo de regulação em *price cap*. Além desses mecanismos de regulação tarifária, o modelo agrega outros 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 a qualidade na prestação dos serviços remunerados pela respectiva tarifa, além de compartilhar as ganhas/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 buscarem níveis ótimos de produtividade e eficiência.

#### Fator X

4.109. No que tange o Fator X, a metodologia de aferição do fator deverá ser definida por regulamentação posterior da ANTAQ.

#### Fator Q

4.110. O Fator Q representa fator de qualidade de serviço que poderá ser aplicado nos Reajustes. O mencionado fator é obtido mediante avaliação do cumprimento dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS), que, por sua vez, medem a qualidade da prestação de serviços da Concessionária na realização das Atividades remuneradas exclusivamente por Receitas Tarifárias. A mensuração da qualidade desta concessão atrela-se à suficiência da capacidade para a navegação dos comboios-tipo previstos para frequentarem a Área da Concessão ao longo do Prazo da Concessão, com vistas à navegação eficiente, segura e na Hidrovia do Madeira.

4.111. A partir dessas referências, o IQS definido para a Concessão denominado “Nível de serviço adequado da Hidrovia do Madeira”, conforme disposto no Anexo 1 - Plano de Exploração Hidroviária (PEH), mensura o número de dias em um ano em que o Calado Máximo Operacional (CMO) da hidrovia encontra-se reduzido em relação à meta do período, também estipulada no PEH. Em outras palavras, o IQS mede o desvio da Concessionária em relação à disponibilização integral de infraestrutura na qualidade requerida pelo Usuários. A depender da magnitude desse desvio, estabelecem-se efeitos de reduções na Tarifa Teto.

4.112. Além disso, foram estipulados IQS relacionados aos desmembramentos de comboio, disponibilização de informações aos Usuários, inventário de carbono (programa carbono sustentável) e acerca das condições da qualidade da sinalização náutica.

4.113. Por conseguinte, o Fator Q corresponde ao resultado do IQS, podendo variar de 0% (situação que a Concessionária cumpre adequadamente o Contrato) até -5,77% (evidência de qualidade do serviço prestado pela Concessionária abaixo do esperado).

#### Reajuste

4.114. Ainda no que tange o reajuste anual, o apêndice A do Anexo 2 ao Contrato de Concessões traz a fórmula paramétrica para tal procedimento.

4.115. Inicialmente, deve-se frisar que existem riscos específicos relacionados tanto à dragagem de manutenção quanto derrocamento. Nesse ponto, percebe-se que a estrutura de custos atrelada aos serviços e obras de dragagem são estritamente atrelados a uma moeda forte. Custo de oportunidade da draga, combustíveis, tripulação, seguros, manutenções da draga, por exemplo, são custos dados em euro ou dólar. Assim, existe um risco cambial considerável atrelado aos custos operacionais normais da operação hidrovia e que, tendo em vista o prazo contratual, pode vir a inviabilizar economicamente a concessão, dada a pressão de custos.

4.116. Dessa forma, entende-se pela necessidade de que, num contrato de longo prazo, exista mecanismos de compartilhamento do risco cambial, a fim de se manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

4.117. Para fins de reajuste anual, buscou-se compreender qual a estrutura de custos, especialmente da dragagem, estimada na fase de estudos para a estruturação da Concessão. Dessa forma, os custos de dragagem foram segregados entre custos orçados em moeda estrangeira e em real.

4.118. A metodologia aplicada foi a mesma do projeto de Concessão do Canal de Acesso ao Porto de Paranaguá, que tem nas notas técnicas N° 7/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, Nota Técnica N° 8/2023/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA, Nota Técnica N° 37/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR os fundamentos técnicos da análise e da aplicação da fórmula do reajuste.

4.119. Importante notar, também, que a referida metodologia de fórmula de reajuste fora aprovada pelo Tribunal de Contas da União por conta do Acórdão 245/2023 – Plenário.

4.120. Nesse ponto, ainda, cumpre observar que, por se tratar de uma concessão hidroviária, a fórmula paramétrica de reajuste foi adequada a fim de incluir, para os custos de operação e depreciação da draga de sucção e recalque a ser adquirida pelo futuro concessionário, o Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, calculado pela Fundação Getúlio Vargas (item “dragagem”). Essa mudança decorre da avaliação técnica de que o Índice em questão é suficientemente representativo dos custos de operação da draga de sucção e recalque. Para os demais custos de operação da draga hopper, considerada na modelagem, seguiu-se com a ponderação dos índices CIRIA, da variação do combustível marítimo e tripulação.

4.121. O índice FGV Obras portuárias tem sido adotado no setor de dragagem hidroviária, conforme verificado nos contratos 634/2016, 250/2022 e 220/2021, mediante os quais o DNIT realizou serviços de dragagem no Rio Madeira.

4.122. Por último, importante notar que a fórmula do reajuste, chamada de Índice de Reajuste Contratual (IRC), consiste num parâmetro da concessão, podendo ser alterado no momento da revisão dos parâmetros da concessão, a cada quatro anos.

#### *r) Revisão dos Parâmetros da Concessão*

4.123. A revisão dos parâmetros da concessão ocorrerá a cada 4 anos, contados da data de assunção. Nesse sentido, deve-se considerar que a referida revisão permitirá a determinação dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS), da metodologia de cálculo do Fator Q e metodologia de cálculo do Fator X e dos Indicadores de Desempenho, bem como do Índice de Reajustamento Contratual (IRC). Ainda, importante salientar que a revisão dos parâmetros da concessão depende de ampla discussão pública e serão regulados pela ANTAQ posteriormente.

#### *s) Proposta Apoiada*

4.124. A Proposta Apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão e da eficiência na gestão ao longo do período da Concessão.

4.125. A possibilidade de flexibilizações, através da proposta apoiada, para alterar as restrições tarifárias aplicáveis, estabelecer indicadores de desempenho e a realização de novos investimentos são benéficas tanto à regulação quanto aos usuários, uma vez que alinha os objetivos da regulação a prestação regular e com qualidade do serviço.

4.126. Importante notar que a aplicação da proposta apoiada demanda, ainda, regulamentação pela ANTAQ para a efetivação do instituto.

#### *t) Revisão Extraordinária*

4.127. No que tange a revisão extraordinária, tece-se considerações acerca do valor definido para a definição de impacto relevante no âmbito da minuta de contrato. Inicialmente, sublinha-se que o critério de materialidade tem sido amplamente usado nas concessões aeroportuárias e portuárias. Nesse sentido, a definição de impacto relevante foi atrelada ao parâmetro de 1% da receita bruta média da concessionária, na forma do Contrato de Concessão.

4.128. Além de normas procedimentais, a cláusula traz, também as formas de implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a saber: (i) alteração do valor das tarifas portuárias; (ii) alteração do prazo da concessão; (iii) alteração das obrigações contratuais; e (iv) outra forma definida de comum acordo entre Poder Concedente e a Concessionária.

#### *u) Fiscalização*

4.129. Quanto à fiscalização, a minuta de contrato define aspectos relacionados à competência e a forma, esclarecendo as atribuições da ANTAQ quanto ao processo fiscalizador da hidrovia. Observa-se que na fiscalização deverão ser observados os elementos relacionados ao aferimento de todas as Atividades, incluindo investimentos mínimos obrigatórios e Níveis de Serviço, conforme disposto no Plano de Exploração Hidroviário (PEH).

#### *v) Penalidades*

4.130. As penalidades contratuais serão aplicadas sem prejuízo de outras previstas nos demais dispositivos legais e regulamentares da ANTAQ. A Agência poderá, garantida prévia defesa, aplicar, isolada ou cumulativamente, à Concessionária, as sanções de: advertência; multa; suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal; caducidade; declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública Federal e cassação.

4.131. A sanção de multa poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções, e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela ANTAQ.

4.132. Destaca-se a inclusão de que as penalidades previstas no Contrato de Concessão também poderão ser aplicadas no caso de uso indevido dos recursos provenientes da CDN, bem como na hipótese de não atingimento das metas estabelecidas na Subcláusula 9.3, assegurado à Concessionária o direito ao contraditório e à ampla defesa. Essa inclusão visa deixar expresso que a utilização inadequada dos recursos da CDN, por parte da Concessionária, terá como consequência as penalidades correspondentes.

#### *w) Intervenção*

4.133. Os procedimentos e as hipóteses relacionadas à intervenção do Poder Concedente na concessão foram disciplinados na minuta de contrato e estão em linha com o regime aplicável aos instrumentos contratuais previstos nas demais concessões portuárias, como no caso do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá e da CODESA.

#### *x) Prorrogação do Contrato de Concessão*

4.134. Adicionalmente ao cumprimento dos requisitos legais e regulamentares exigíveis, em analogia ao que vem sendo adotado nas demais concessões portuárias, a minuta de contrato traz previsão de análise de oportunidade e conveniência por parte do Poder Concedente, sendo indicados itens mínimos relacionados a análise. Ainda, a cláusula prevê a inexistência de direito subjetivo à prorrogação por parte da Concessionária.

#### *y) Extinção do Contrato de Concessão*

4.135. As hipóteses de extinção dos contratos de concessão são estabelecidas no art. 35 da Lei nº 8.987/1995.

4.136. Na minuta de contrato de concessão foram adotadas como base as hipóteses referidas no dispositivo mencionado.

4.137. Desse modo, a concessão considerar-se-á extinta, observadas as normas legais específicas, quando ocorrer: término do prazo do contrato; encampação; caducidade; rescisão por iniciativa da concessionária; anulação; por acordo entre as partes; ou falência ou extinção da concessionária. Foi prevista a extinção por acordo entre as partes visando possibilitar essa hipótese caso haja interesse recíproco.

4.138. Além dos casos previstos, a ocorrência de guerra ou outros conflitos envolvendo o governo brasileiro que causem impacto na Concessão, bem como caso fortuito ou força maior que não seja de responsabilidade da concessionária podem, também, ensejar a extinção da concessão.

#### *z) Bens da Concessão e Bens Reversíveis*

4.139. Os dispositivos que regem os bens da concessão e os bens reversíveis encontram-se tanto na minuta de contrato de concessão, em seu art. 29, quanto em seu Anexo 5.

4.140. Dentre as principais disposições contratuais sobre o tema, destaca-se a definição de bens reversíveis, que são aqueles transferidos à Concessionária na Data de Assunção, bem como os adquiridos mediante Investimentos Mínimos Obrigatórios Taxativos, cujas especificações são detalhadas no Anexo 1. Os demais investimentos, incluindo eventuais equipamentos utilizados para o atingimento dos Níveis de Serviço, poderão ser locados ou subcontratados, ademais, não compõem infraestruturas prioritárias para a continuidade dos serviços, portanto, não integram o rol de bens reversíveis.

4.141. Ainda, o contrato versa sobre o sistema de controle patrimonial e os procedimentos para a alienação e desfazimento de bens reversíveis, destacando-se a sistemática de prévia anuência, além de outras regras procedimentais.

4.142. O Anexo 6, por sua vez, apresenta uma lista inicial de bens reversíveis, cuja posse será imediata na Data de Assunção. Ademais, a Concessionária declara que verificou as características dos bens listados no referido Anexo durante as visitas técnicas, conforme itens 1.14 e seguintes do Edital, e que está ciente e de acordo que a Área da Concessão será cedida em caráter *ad corpus*, na forma que se encontra, conforme estabelecido na Subcláusula 3.1.1 do Contrato.

#### *aa) Consulta*

4.143. As regras de Consulta têm como finalidade induzir a efetiva cooperação e compartilhamento de informações entre a Concessionária e os titulares de contratos de instalação portuária atendidas pela Hidrovia do Rio Madeira e Infraestruturas Relacionadas, na Área da Concessão, e a Autoridade Marítima local.

4.144. O procedimento traz como vantagem o aumento do número de entes que exercem controle social das atividades da Concessionária em relação temas da gestão da hidrovia com potencial de geração de externalidades.

4.145. O escopo mínimo do procedimento de Consulta consiste em:

§ Propostas para cumprimento das obrigações previstas no Anexo 1;

§ Propostas de modificação dos Investimentos Mínimos Obrigatórios por Metas de Dimensionamento, metas de Nível de Serviço e correspondente período de implementação;

§ Propostas de modificação dos itens de Investimentos Mínimos Obrigatórios Taxativos e correspondente período de implementação;

§ Propostas para a Revisão dos Parâmetros da Concessão;

§ Propostas para a remuneração pelas Atividades desempenhadas pela Concessionária; e

§ Propostas de tarifação.

4.146. Ainda, foram definidas boas práticas que servem de referência para a efetiva consulta aos usuários, bem como demais regramentos procedimentais necessários a efetividade do mecanismo contratualmente previsto.

#### *bb) Comitê de Resolução de Disputas*

4.147. De forma análoga às demais iniciativas do Governo Federal no que diz respeito à desestatização das Administrações Portuárias brasileiras, foi prevista a possibilidade de instauração de Comitê de Resolução de Disputas. Os dispositivos relacionados foram elaborados considerando, por exemplo, a desestatização do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá, bem como as recomendações constantes no PARECER CONJUNTO n. 1/2022/PFANTAO/PGF/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, de 10/01/2022, pelo qual os órgãos de assessoramento jurídico do MINFRA e da ANTAQ analisaram as minutas de edital e contrato relativas à desestatização da CODESA.

4.148. Entende-se que o mecanismo, no caso da concessão da Hidrovia do Rio Madeira, é importante para a correta execução contratual, uma vez que se constitui com um fórum de prevenção de desacordos e solução de divergências.

4.149. Destaca-se que o Comitê de Resolução de Disputas visa solucionar eventuais divergências exclusivamente entre as partes do Contrato de Concessão, que são a Concessionária e o Poder Concedente.

4.150. De modo geral, não se vislumbraram alterações significativas nas regras previstas naquele instrumento contratual, sendo mantidos os mesmos procedimentos adotados nos demais processos de desestatizações de Administrações Portuárias.

#### *cc) Arbitragem*

4.151. Quanto às disposições relacionadas a arbitragem, buscou-se um alinhamento para com as regras, hipóteses e procedimentos propostos para as demais concessões portuárias, como é o caso da CODESA ou do Acesso Aquaviário de Paranaguá, não se vislumbrando alterações relevantes nos dispositivos contratuais.

4.152. Os dispositivos relativos à arbitragem foram elaborados considerando as recomendações constantes no PARECER CONJUNTO n. 1/2022/PFANTAO/PGF/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, de 10/01/2022, pelo qual os órgãos de assessoramento jurídico do MINFRA e da ANTAQ analisaram as minutas de edital e contrato relativas à desestatização da CODESA.

#### *dd) Parâmetros Técnico Operacionais para as Instalações de Apoio*

4.153. Quanto a operação, manutenção e regularização das Instalações de Apoio, especificamente as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte, comumente chamadas de IP4's, o anexo 7 estabelece as infraestruturas que serão assumidas pelo futuro concessionário, os Parâmetros Técnico-Operacionais para o atendimento mínimo da operação e manutenção, as atividades a serem desenvolvidas pelo concessionário, as boas práticas na operação, bem como os critérios de fiscalização, penalidades e a hipótese de regulamentação e criação dos IQS-IA.

4.154. Importante, inicialmente, registrar que se buscou uma regulação contratual, no que tange a gestão das Instalações de Apoio, baseada na regulação responsiva, sendo, basicamente, uma alternativa ao modelo de regulação baseado em comando e controle e em punições. Na regulação responsiva, por sua vez, buscam-se criar elementos de incentivos, prevenção e busca de conformidade regulatória, de forma não sancionatória, num primeiro momento.

4.155. Assim, foram estabelecidos uma série de critérios e atividades que deverão ser observadas pela concessionária no momento da gestão das instalações de apoio e na execução das atividades contratualmente estabelecidas. Também, foram estabelecidas boas práticas e parâmetros técnico-operacionais no que tange a gestão das Instalações. O anexo 7 prevê, ainda, a obrigação de criação de um sistema de registro de demandas e reclamações dos usuários, a fim de que tanto o órgão regulador, o poder concedente e a concessionária tenham acesso aos anseios dos usuários e as denúncias de irregularidades ou de má qualidade na prestação do serviço.

4.156. Anualmente, a concessionária deverá elaborar um Plano de Ação para realizar as intervenções necessárias ao saneamento dos problemas apontados pelos usuários ou pela fiscalização. Caso os planos de ação não sejam devidamente cumpridos pela concessionária, o Poder Concedente poderá, através de regulamentação e de aditivo contratual, criar os IQS-IA, que são Indicadores de qualidade de serviço associados as Instalações de Apoio, criando, assim, uma fiscalização baseada em comando-controle e com maior custo regulatório. Ainda, importante notar que conforme o anexo 7, a responsabilidade dos custos de fiscalização dos IQS-IA recairá

sobre o concessionário, não havendo que se falar em revisão extraordinária do contrato de concessão.

4.157. Ainda, caso os IQS-IA sejam regulamentados em função do baixo desempenho da concessionária, a aferição deles trará impactos nos valores de Repasses de Recursos Associados a despesas operacionais.

4.158. Além disso, o descumprimento reiterado dos IQS-IA poderá levar a abertura de um processo tendente a caducidade da concessão.

4.159. Assim, a sistemática adotada visa graduar a regulação ao desempenho da concessionária, evitando a adoção, de pronto, de mecanismos de comando e controle, reduzindo, também, o custo regulatório.

## **5. LEVANTAMENTO CONTRATUAL**

5.1. Neste tópico é apresentado levantamento dos contratos existentes relativos a obras e serviços na hidrovia do Rio Madeira.

5.2. Ressalta-se que, nos termos da minuta do Contrato de Concessão, não há previsão para que a futura concessionária venha a se sub-rogar em nenhum dos contratos mencionados neste documento.

5.3. Por fim, vale destacar que este relatório não visa fornecer ao mercado avaliação exaustiva de todos os aspectos que envolvem o negócio. Os interessados, caso julguem necessário, deverão realizar seus próprios levantamentos visando mitigar riscos relacionados ao negócio, além daqueles já relacionados neste documento.

### **5.1. Contratos de dragagem de manutenção**

#### *a) Contrato DNIT n° 22 00220/2021 – Consórcio Jan De Nul-JEED*

5.4. O Contrato DNIT n° 22 00220/2021 foi celebrado em 18/06/2021 entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes- DNIT e o Consórcio Jan De Nul-JEED, formado pelas empresas Jan De Nul Dragagem Ltda e JEED Engenharia Ltda.

5.5. O objeto do Contrato é a execução do plano de dragagem de manutenção aquaviária da hidrovia do Rio Madeira, compreendendo o trecho situado entre Porto Velho/RO e Manicoré/AM.

5.6. O Contrato está vigente até o dia 17/06/2025, sendo o valor atualizado de R\$ 140.617.765,00.

5.7. Os trechos contemplados pelos serviços de Dragagem do Rio Madeira (HN-117) estão localizados nos Estados do Amazonas e Rondônia, sendo a Fiscalização e Gestão do Contrato de responsabilidade do Superintendência de Rondônia (SR-RO).

#### *b) Contrato DNIT n° 22 00250/2022 – Empresa JEED Engenharia Ltda.*

5.8. O Contrato DNIT n° 22 00250/2022 foi celebrado em 01/07/2022 entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de transportes- DNIT e a empresa JEED Engenharia Ltda.

5.9. O objeto do Contrato é a execução do plano de dragagem de manutenção da travessia da BR-230 sobre o Rio Madeira.

5.10. O Contrato está vigente até o dia 01/07/2027, sendo o valor atualizado de R\$ 10.433.983,00.

5.11. Os serviços de Dragagem de Travessia no Rio Madeira (Trecho Humaitá/AM) estão localizados no Estado do Amazonas, sendo a Fiscalização e Gestão do Contrato de responsabilidade do Superintendência de Rondônia (SR-RO).

### **5.2. Contrato de supervisão da dragagem**

#### *c) Contrato DNIT n° 22 00221/2021 – Consórcio Laghi-Prosul Madeira*

5.12. O Contrato DNIT n° 22 00221/2021 assinado em 08/06/2021, entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes- DNIT e o Consórcio Laghi-Prosul Madeira, formado pelas empresas Laghi Engenharia Ltda. E Prosul – Projetos, Supervisão e Planejamento Ltda.

5.13. O objeto do contrato é a execução dos Serviços de Gestão Ambiental, Supervisão, Apoio Técnico e Acompanhamento dos Serviços de Dragagem da Hidrovia do Rio Madeira, da Cidade de Porto Velho/RO à Manicoré/AM. Posteriormente o contrato foi aditivado para inclusão da supervisão dos serviços objeto do Contrato DNIT n° 22 00250/2022 referente à dragagem de Travessia no Rio Madeira (Trecho Humaitá/AM).

5.14. O Contrato está vigente até o dia 01/06/2025, sendo o valor atualizado de R\$ 7.345.270,00.

### **5.3. Contato do Plano de Monitoramento Hidrográfico – PMH Rio Madeira**

#### *d) Contrato DNIT n° 22 00908/2020 – Plano de Monitoramento Hidrográfico – Lote 01*

5.15. O Contrato DNIT n° 22 00908/2020 assinado em 20/01/2021, entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes- DNIT e a empresa CHD-Cartografia, Hidrologia e Digitalização de Mapas Ltda.

5.16. O objeto do Contrato do contrato é a execução dos serviços de levantamento de dados e monitoramento hidroviário do Rio Madeira, Lote 01, situado entre Porto Velho/RO e Humaitá/AM.

5.17. O Contrato está vigente até o dia 05/01/2026, sendo o valor atualizado de R\$ 13.936.301,00.

5.18. Os serviços do PMH, Lote 01 estão localizados nos Estados do Amazonas e de Rondônia, sendo a Fiscalização e Gestão do Contrato de responsabilidade do Superintendência de Rondônia (SR-RO).

#### *e) Contrato DNIT n° 22 00909/2020 – Plano de Monitoramento Hidrográfico – Lote 02*

5.19. O Contrato DNIT n° 22 00909/2020 assinado em 28/01/2021, entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes- DNIT e o Consórcio L-RT Hidrovia do Madeira, composto pelas empresas Laghi Engenharia Ltda e Rural Tech Comércio e Serviços Ltda.

5.20. O objeto do Contrato do contrato é a execução dos serviços de levantamento de dados e monitoramento hidroviário do Rio Madeira, Lote 02, situado entre a cidade de Humaitá/AM e a localidade de Auxiliadora/AM.

5.21. O Contrato está vigente até o dia 05/01/2026, sendo o valor atualizado de R\$ 13.394.748,00.

5.22. Os serviços do PMH, Lote 02 estão localizados no Estado do Amazonas, sendo a Fiscalização e Gestão do Contrato de responsabilidade do Superintendência do Amazonas (SR-AM).

#### *f) Contrato DNIT n° 22 00910/2020 – Plano de Monitoramento Hidrográfico – Lote 03*

5.23. O Contrato DNIT n° 22 00910/2020 assinado em 28/01/2021, entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes- DNIT e o Consórcio L-RT Hidrovia do Madeira, composto pelas empresas Laghi Engenharia Ltda e Rural Tech Comércio e Serviços Ltda.

5.24. O objeto do Contrato do contrato é a execução dos serviços de levantamento de dados e monitoramento hidroviário do Rio Madeira, Lote 03, situado entre a localidade de Auxiliadora/AM. E a Foz do Rio Madeira.

5.25. O Contrato está vigente até o dia 05/01/2026, sendo o valor atualizado de R\$ 16.061.416,00.

5.26. Os serviços do PMH, Lote 03 estão localizados no Estado do Amazonas, sendo a Fiscalização e Gestão do Contrato de responsabilidade do

**5.4. Instalações de Apoio**

*g) Contrato DNIT n° 27 00854/2018 – Programas Ambientais das IP4 da AHIMOC – Lote II*

- 5.27. Contrato DNIT n° 27 00854/2018, celebrado entre o DNIT e a empresa Veritas – Serviços de Meio Ambiente em 31/12/2018 e vigente até o dia 09/03/2025.
- 5.28. O Valor atualizado é R\$ 384.986,00.

*h) Contrato DNIT n° 01 00353/2021 – Operação e Manutenção de IP4 por nível de serviço (Lote 3)*

O Contrato DNIT n° 01 00353/2021 celebrado com o Consórcio AMAZONPORTS, em 02/08/2021 e vigente até 16/04/2025, com valor atualizado de R\$ 41.219.498,00.

Este contrato inclui a operação e Manutenção de IP4 por nível de serviço (Lote 3), e inclui as Instalações Portuárias de Pequeno Porte de Cai N’água, em Porto Velho/RO, Humaitá/AM, Manicoré/AM, Nova Olinda do Norte/AM, Novo Aripuanã/AM, Borba/AM e Urucurituba/AM.

*i) Contrato DNIT n° 01 00621/2021 – Contrato de Supervisão da Operação e Manutenção de IP4 por nível de serviço (Lote 3)*

- 5.29. O Contrato DNIT n° 01 00621/2021 celebrado com a empresa R Peotta Engenharia e Consultoria Ltda, em 10/11/2021 e vigente até 15/10/2024, com valor atualizado de R\$ 12.930.535,00.
- 5.30. Esse contrato atende a outro contrato de Operação e manutenção de IP4 (lote 6).

*j) Contrato 01 00051/2022 – Projeto Executivo e recuperação da IP4 Manicoré/AM*

- 5.31. Projeto Executivo e recuperação da IP4 Manicoré/AM, Contrato 01 00051/2022, celebrado em 12/01/2022, com a empresa Antonelly Construções e Serviços EIRELI, com término previsto para 01/10/2024. O valor atualizado do contrato é de R\$ 20.557.394,00.
- 5.32. Esse contrato é supervisionado por meio do Contrato 27 00903/2019, firmado entre o DNIT e o Consórcio Superhidro em 13/01/2020 e vigente até 30/12/2024.

**5.5. Síntese dos contratos vigentes**

5.33. Na tabela a seguir, são apresentadas as principais informações a respeito dos contratos vigentes identificados, com previsão atividades no Rio Madeira.

Item	Contrato	Partes	Objeto	Datas		Valores (R\$)		Responsável
				Início	Término	Inicial	Atualizado (PI+A+R)	
Dragagem	22 00220/2021	Consórcio Jan De Nul-JEED	Execução dos Serviços de Gestão Ambiental, Supervisão, Apoio Técnico e Acompanhamento dos Serviços de Dragagem da Hidrovia do Rio Madeira, da Cidade de Porto Velho/RO à Manicoré/AM	18/06/2021	17/06/2025	82.300.000,00	140.617.765,00	DNIT/SR-RO
	22 00250/2022	JEED Engenharia Ltda.	Execução do plano de dragagem de manutenção da travessia da BR-230 sobre o Rio Madeira.	01/07/2022	01/07/2027	10.299.466,00	10.433.983,00	DNIT/SR-RO
Supervisão- Dragagem	22 00221/2021	Consórcio Laghi-Prosul Madeira	Execução dos Serviços de Gestão Ambiental, Supervisão, Apoio Técnico e Acompanhamento dos Serviços de Dragagem da Hidrovia do Rio Madeira, da Cidade de Porto Velho/RO à Manicoré/AM. Ambos os contratos de Dragagem vigentes	08/06/2021	01/06/2025	6.803.475,00	7.345.270,00	DNIT/SR-RO
Plano de Monitoramento Hidrográfico – PMH	22 00908/2020 – Lote 01	CHD-Cartografia, Hidrologia e Digitalização de Mapas Ltda.	Execução dos Serviços de Gestão Ambiental, Supervisão, Apoio Técnico e Acompanhamento dos Serviços de Dragagem da Hidrovia do Rio Madeira, da Cidade de Porto Velho/RO à Manicoré/AM	01/02/2021	05/01/2026	11.397.500,00	13.936.301,00	DNIT/SR-RO
	22 00909/2020 – Lote 02	Consórcio L-RT Hidrovia do Madeira	Execução dos serviços de levantamento de dados e monitoramento hidroviário do Rio Madeira, Lote 02, situado entre a cidade de Humaitá/AM e a localidade de Auxiliadora/AM.	01/02/2021	05/01/2026	11.496.599,00	13.394.748,00	DNIT/SR-AM
	22 00910/2020 – Lote 03	Consórcio L-RT Hidrovia do Madeira	Execução dos serviços de levantamento de dados e monitoramento hidroviário do Rio Madeira, Lote 03, situado entre a localidade de Auxiliadora/AM. E a Foz do Rio Madeira.	01/02/2021	05/01/2026	13.778.000,00	16.061.416,00	DNIT/SR-AM



Instalações de Apoio	27 00854/2018	Veritas – Serviços de Meio Ambiente	Programas Ambientais das IP4 da AHIMOC – Lote II	31/12/2018	09/03/2025	350.000,00	384.986,00	DNIT/SR-AM
	01 00353/2021	Consórcio AMAZONPORTS	Operação e Manutenção de IP4 por nível de serviço (Lote 3)	02/08/2021	16/04/2025	-	25.079.483	DNIT/SR-AM
	01 00621	R Peotta Engenharia e Consultoria Ltda.	Supervisão do Contrato 01 00353/2021 e 01 00032/2021	10/11/2021	15/10/2024	-	12.930.535,00	DNIT/SR-AM
	01 00051/2022	Antonelly Construções e Serviços EIRELI	Projeto Executivo e recuperação da IP4 Manicoré/AM	12/01/2022	01/10/2024	-	20.557.394,00	DNIT/SR-AM

Tabela 3 – Síntese dos contratos vigentes.  
Fonte: Elaboração Própria.

## 6. CONCLUSÃO

6.1. Após proceder à elaboração dos documentos jurídicos – minutas de edital, contrato e respectivos anexos – referentes à **Hidrovia do Rio Madeira e Infraestruturas Relacionadas**, entende-se que os documentos em questão estão aptos a serem apreciados e eventualmente utilizados em procedimento licitatório pelo Poder Público. Nesse caso, sugere-se que a presente Nota Técnica seja publicada conjuntamente aos demais documentos que compõem o estudo.

6.2. Por oportuno, tendo em vista as revisões solicitadas pela ANTAQ mediante o e-mail de 23/04/2024 (8339661), foram realizados ajustes no critério de seleção, detalhados na Seção E do EVTEA, razão pela qual seguem os documentos relativos aos estudos de viabilidade, na sua primeira revisão, versão rev1 (8339656 e 8339658)

À consideração superior.

**CONRADO FREZZA**

Coordenador de Projetos Portuários e Aquaviários I

**LEONARDO TAKEI KAWATA**

Assessor Técnico

**WAGNER MARTINS DOS SANTOS**

Assessor Técnico

De acordo.

**FERNANDO CORRÊA DOS SANTOS**

Superintendente de Projetos Portuários e Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **CONRADO DA SILVEIRA FREZZA**, **Coordenador**, em 07/05/2024, às 15:48, 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 **LEONARDO TAKEI KAWATA**, **Assessor Técnico II**, em 07/05/2024, às 16:40, 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 **Wagner Martins dos Santos**, **Assessor Técnico III**, em 07/05/2024, às 16:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO CORRÊA DOS SANTOS**, **Superintendente de Projetos Portuários e Aquaviários**, em 07/05/2024, às 18:20, 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://sei.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.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 **8314954** e o código CRC **35AD9C34**.



Referência: Processo nº 50050.006078/2023-15



SEI nº 8314954

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