

Fwd: Audiência Pública - Concessão do Porto de Itajaí

Ygor Di Paula Julliano Silva da Costa <Ygor.Costa@antag.gov.br>

Qui, 08/02/2024 17:54

Para: Isabela Alves Pereira Oliveira <Isabela.Oliveira@antag.gov.br>

 1 anexos (31 KB)

240208_Subsídios_Questionamentos_ConcessãoItajaí.docx;

Boa tarde Isabela, segue documento com subsídios da Infra a respeito da Concessão de Itajaí.

Atenciosamente,
Ygor

De: Conrado da Silveira Frezza <conrado.frezza@infrasa.gov.br>

Enviado: Thursday, February 8, 2024 4:49:20 PM

Para: Patricia Povia Gravina <Patricia.Gravina@antag.gov.br>

Cc: Thilo Martin Zindel <thilo.zindel@infrasa.gov.br>; Guilherme Mores <guilherme.mores@infrasa.gov.br>; Leonardo Takei Kawata <leonardo.kawata@infrasa.gov.br>; Fernando Correa dos Santos <fernando.correa@infrasa.gov.br>; Ygor Di Paula Julliano Silva da Costa <Ygor.Costa@antag.gov.br>

Assunto: RES: Audiência Pública - Concessão do Porto de Itajaí

Prezada Patrícia, boa tarde.

Conforme solicitado, segue anexa nossa contribuição para subsidiar as respostas aos questionamentos mencionados.

Permanecemos à disposição.

Atenciosamente,

Conrado Frezza

Coordenador de Projetos Portuários e Aquaviários

Infra S.A.

+55 (61) 2029-6255

+55 (61) 98209-3934

INFRA S.A.

De: Thilo Martin Zindel <thilo.zindel@infrasa.gov.br>

Enviada em: terça-feira, 6 de fevereiro de 2024 07:21

Para: Conrado da Silveira Frezza <conrado.frezza@infrasa.gov.br>

Assunto: ENC: Audiência Pública - Concessão do Porto de Itajaí

De: Patricia Povia Gravina <patricia.gravina@mpor.gov.br>

Enviado: segunda-feira, 5 de fevereiro de 2024 18:11

Para: Thilo Martin Zindel <thilo.zindel@infrasa.gov.br>; Fernando Correa dos Santos <fernando.correa@infrasa.gov.br>

Cc: Ygor Di Paula Julliano Silva da Costa <Ygor.Costa@antag.gov.br>; Ingrid Pantoja Machado <ingrid.machado@mpor.gov.br>; Marcelo Ryudi Komeno <marcelo.komeno@mpor.gov.br>

Assunto: ENC: Audiência Pública - Concessão do Porto de Itajaí

Boa tarde, Thilo,
poderiam nos ajudar com esse apoio à AEC para conseguirmos abrir a AP de Itajaí em tempo?
Agradeço antecipadamente o apoio da Infra,



De: Ygor Di Paula Julliano Silva da Costa <Ygor.Costa@antag.gov.br>

Enviado: segunda-feira, 5 de fevereiro de 2024 16:22

Para: Patricia Povia Gravina <patricia.gravina@mpor.gov.br>

Assunto: Audiência Pública - Concessão do Porto de Itajaí

Boa tarde, Patrícia.

A Diretoria aprovou a abertura da Audiência Pública do processo de concessão do Porto de Itajaí na ROD realizada em 1º de fevereiro.

No entanto, o Diretor Relator incorporou na sua decisão os pontos levantados no voto do Diretor Alber, conforme consta no “Voto Complementar do Relator D2 (SEI nº 2154397)” em anexo. Diante disso, foi estabelecido um prazo de 7 dias, a partir da data do Acórdão, para a AEC responder aos questionamentos contidos no referido documento.

Considerando que a maioria dos pontos levantados versam sobre matérias de competência do Poder Concedente e da Infra S.A., solicito a colaboração da SNPTA por meio do fornecimento de subsídios necessários à resposta.

Atenciosamente,



Ygor di Paula J. S. da Costa

Chefe Substituto

Assessoria Especial de Concessões – AEC



+55 61 2029-6671



www.gov.br/antag



Thilo Martin Zindel

Coordenador

3861

DIPLAN\SUPAQ\COPAQ 2

INFRA S.A.

www.infrasa.gov.br

Por favor, evite imprimir este e-mail a menos que seja absolutamente necessário. Os e-mails que não são impressos ajudam o meio ambiente.



Conrado da Silveira Frezza

Coordenador

2029-6255

DIPLAN\SUPAQ\COPAQ1

INFRA S.A.

www.infrasa.gov.br

Por favor, evite imprimir este e-mail a menos que seja absolutamente necessário. Os e-mails que não são impressos ajudam o meio ambiente.

QUESTIONAMENTO

No entanto, peço a devida vênia para divergir do encaminhamento proposto, por entender que os estudos ainda carecem de maiores esclarecimentos pela Assessoria Especial de Concessões dos pontos que passo a expor.

Em primeiro lugar, não restou claro qual a necessidade de haver quatro contribuições a serem pagas pela futura concessionária, a saber: contribuição fixa ao Poder Concedente, contribuição variável ao Poder Concedente, contribuição fixa à Administração Portuária e contribuição variável à Administração Portuária. Entendo necessário melhores esclarecimentos sobre qual a lógica utilizada para que a concessionária remunere o Poder Concedente ao longo de vinte e cinco anos pela cessão onerosa da área, uma vez que não se trata mais de uma desestatização plena do Porto de Itajaí com a manutenção da figura da Autoridade Portuária. Rememoro que a praxe do setor é que a remuneração fixa seja exclusivamente destinada à Autoridade Portuária do porto em que ocorre o arrendamento.

Resposta: conforme registrado na NOTA TÉCNICA Nº 20/2023/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA, no item “4.4 – Operacional”:

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

A remuneração da Autoridade Portuária Pública, que representa um dispêndio de caixa no modelo, fora estimada em etapas, que denotam uma transição do modelo atual de estrutura de custos para um modelo otimizado. Mais informações sobre as estruturas de custos consideradas em cada período podem ser encontradas no Anexo 1 da presente Nota Técnica (SEI 7405365). Importante registrar que a referida estimativa busca correlacionar o custo de uma estrutura administrativa teórica com as competências de Administração Portuária que serão delegadas à Autoridade Portuária Pública, para fins de estimativa de custo para o concessionário. Isso, sem prejuízo de eventual adoção de outras estruturas administrativas pelo ente municipal que venham a melhor atendê-lo ou até mesmo venham a subsidiar outras atividades correlatas, mas, que demandarão outras fontes de receita.

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

Ano	% Fixo	% Variável
1	100%	0%
2	100%	0%
3	100%	0%
4	100%	0%
5	100%	0%

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

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

Além da inserção de remunerações fixas e variáveis, previu-se, ainda, uma Movimentação Mínima Exigível para fins de remuneração da Autoridade Portuária

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

Portanto, conforme os argumentos já trazidos na Nota Técnica supracitada, a inclusão de remunerações fixas e variáveis para a Autoridade Portuária Pública decorre de diretriz de política pública emanada pelo Poder Concedente, uma vez que uma das premissas da revisão do modelo de concessão, é, justamente, a manutenção da AP Pública, com algumas funções delimitadas em contrato de concessão. Assim, as remunerações fixas e variáveis foram calculadas de tal forma a garantir a manutenção das atividades da AP Pública, dimensionando força de trabalho e demais custos operacionais e administrativos. Além disso, incluiu-se uma MME para a remuneração variável da AP Pública, a fim de que ela compartilhe dos ganhos decorrentes do aumento da movimentação do complexo portuário, sem que sua receita seja comprometida, justamente em função da existência de uma MME para a remuneração variável.

Ainda, as contribuições fixas e variáveis serão destinadas ao Poder Concedente, na forma da União, uma vez que todos os investimentos necessários à expansão do Porto Organizado de Itajaí, no horizonte contratual previsto de 35 anos, foram incluídos no escopo da concessão. Dessa forma, não há sentido em remunerar a AP Pública, uma vez que a remuneração para suas atividades, delimitadas no escopo do contrato, já estão definidas no próprio contrato. Assim, mesmo que não se trate de uma desestatização plena do Porto Organizado, não há razões de ordem econômica e jurídica que justifiquem que toda a remuneração do Poder Público seja destinada a AP Pública, mesmo que a praxe do setor seja essa. Reforça-se: todo o investimento e os custos operacionais estão incluídos no rol de atividades do parceiro privado, não havendo investimentos e custos operacionais atribuídos a AP Pública no modelo proposto.

Para as atividades da AP Pública, a remuneração adequada está definida no próprio contrato de concessão.

QUESTIONAMENTO

Da mesma forma, faz-se se necessário esclarecer quais os parâmetros utilizados para que a remuneração variável seja paga ao Poder Concedente na grandeza de R\$ 53,35, enquanto a remuneração variável destinada à Autoridade Portuária será de R\$ 1,01 a R\$ 3,99 ao longo dos trinta e cinco anos de contrato.

Resposta: Mais uma vez, a Contribuição Variável calculada tem como finalidade a remuneração do Poder Concedente. **O seu cálculo foi demonstrado no ponto 4.206 da Nota Técnica NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL:**

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

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

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

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

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

QUESTIONAMENTO

O segundo ponto em que pairam dúvidas é a utilização do conceito de RETROFIT e o seu montante similar aos custos de investimentos em equipamentos. Conforme descrito na Seção C - Engenharia (SEI 2092807), o RETROFIT corresponde a "investimentos para o processo de modernização dos equipamentos estabelecidos no Capex". Pela definição adotada, o RETROFIT se aproxima, então, da definição de Opex comumente adotada nas modelagens de arrendamentos portuários, cujo limite é bastante inferior aos valores utilizados na rubrica RETROFIT.

Assim sendo, julgo pertinente manifestação da AEC que indique qual a diferença entre o RETROFIT e o Opex e como as rubricas se relacionam.

Resposta: No que diz respeito ao RETROFIT, importa esclarecer que se trata de uma substituição, modernização ou repotencialização dos equipamentos de movimentação portuária, que tem por objetivo manter ou melhorar a atualidade na prestação dos serviços.

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

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

Assim, o conceito de RETROFIT não se aproxima, como argumentado, do conceito de OPEX. As manutenções previstas na seção D são manutenções normais dos equipamentos e obras de engenharia, a fim de realizar reparos, substituições de peças com vida útil pequena e outras manutenções que não têm o condão de repotencializar ou de aumentar significativamente a vida útil do ativo. Portanto, os dois conceitos não se confundem.

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

Importante ainda demonstrar que a metodologia de cálculo do RETROFIT foi objeto de auditoria pelo Tribunal de Contas da União, tendo sido validada. Ainda, a metodologia de cálculo dos valores do RETROFIT está exposta na NOTA TÉCNICA Nº 8/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA:

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

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

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

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

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

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

Importante notar, mais uma vez, que a metodologia de cálculo do RETROFIT foi objeto de auditoria pela área técnica do TCU, mediante a manifestação final da SeinfraPortoFerrovia/TCU, de 25/11/2022 (SEI nº 6639583), em seus itens 559 a 567.

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

QUESTIONAMENTO

O terceiro esclarecimento necessário diz respeito à dragagem do acesso aquaviário para a profundidade de dezesseis metros, cuja justificativa acostada na Seção C - Engenharia (SEI 2092807) indica o planejamento para a operação de navios de 400 metros, com capacidade de 18.000 TEUs. No entanto, a Seção D - Operacional (SEI 2093422) dos estudos indica uma consignação média (leia-se unidades que o navio carrega ou descarrega durante sua estadia no porto) de 377 unidades para o cais público e 635 unidades para o cais arrendado, no período de 2014 a 2021.

Nesse sentido, ainda que a consignação média projetada pela Seção C - Engenharia (SEI 2092807) seja de 1.263 unidades por navio, a partir de 2029, esses números ainda não justificariam a necessidade de investimentos tão vultuosos na dragagem do acesso aquaviário, posto que não há incentivos para que um armador desloque ao Porto uma embarcação com capacidade de 18.000 TEUs, sendo que lá serão movimentados apenas 7% das unidades. Forçoso mencionar que não há nas proximidades de Itajaí outro porto com calado tão profundo e apto a receber a mesma embarcação tipo projetada.

Resposta: O indicador operacional da Consignação Média expressa, como descrito na Seção D – Operacional, a quantidade de unidades que o navio carrega ou descarrega durante sua estadia no porto. A análise do navio de projeto deve levar em consideração o contexto de mercado, que inclui os projetos em curso nos portos do entorno.

Conforme destacado já na Seção C – Engenharia, a homologação para que o Porto de Santos possa receber os navios de 366m de LOA, da classe New Panamax, em fevereiro de 2021, abriu espaço para o aumento da frequência desses navios na costa leste da América do Sul. Num cenário de longo prazo, existe a expectativa de que navios ainda maiores, com LOA de até 400m e Boca de 59m e capacidade da ordem de 18.000 TEUs, da classe Triple E. Introduzidos em 2013, esses navios eram considerados os maiores do mundo, até o lançamento do navio MSC Gülsün, em 2019, que conta com LOA de 400m, 61,5m de boca e capacidade para 23.756 TEUs. Destaque-se que o MSC Gülsün foi o primeiro navio desse tipo a transportar 24 fileiras de contêineres (rows of containers), lado a lado através da largura do casco.

Não há dúvidas de que os portos brasileiros precisam adotar medidas para melhorar suas produtividades, de modo a integrar essa nova cadeia logística. No curto prazo, os portos que não estiverem aptos a receber os navios de 366m de LOA, acabarão perdendo competitividade. Nessa mesma lógica, no médio e longo prazos, deverão ser empreendidas ações para operações com os navios de 400m de LOA.

Ainda conforme registrado na Seção C – Engenharia, é importante destacar que essa proposta de intervenção decorre de informações já produzidas pela SPI ao longo dos últimos anos. O documento base para a definição do traçado geométrico está apresentado na planta "SPI - Planta 2ª Fase Bacia Evolução" (2020).

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

QUESTIONAMENTO

Ainda quanto à dragagem, o quarto ponto a ser esclarecido é referente aos valores destinados à dragagem de manutenção do acesso aquaviário, após a campanha para atingir a profundidade de dezesseis metros projetada. A Seção D - Operacional (SEI 2093422) dos estudos indica um custo anual de R\$ 80.227.390,07 para o período de 2030 a 2057, (mantido o mesmo custo unitário observado em 2023) sendo que, recentemente, a Superintendência do Porto de Itajaí anunciou a renovação de seu contrato de dragagem de manutenção da profundidade de quatorze metros com a empresa Van Oord com o valor mensal de mais de R\$ 7 milhões, projetando a remoção de 4 milhões de metros cúbicos de sedimentos.

Parece haver, portanto, uma estimativa subdimensionada dos gastos provenientes da manutenção da profundidade de dezesseis metros, considerando tanto a expectativa do custo unitário quanto a quantidade de sedimentos a ser removida ao longo do contrato.

Resposta: Conforme destacado na Nota Técnica nº 17/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, elaborada pela então Empresa de Planejamento e Logística – EPL, por ocasião da revisão do estudo posteriormente à Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, o preço unitário de dragagem com equipamento TSHD foi obtido pela EPL com base no modelo de Composição de Preço Unitário – CPU estruturada pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH. Originalmente, essa CPU foi elaborada por ocasião da contratação da obra de engenharia de dragagem por resultado no acesso aquaviário ao Porto de Itajaí-SC, no âmbito do Edital RDC Eletrônico SEP/PR nº 02/2016 do Programa Nacional de Dragagem II.

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

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

Sobre o volume de dragagem de manutenção, é importante registrar que o assoreamento (sedimentação de material ao longo do acesso aquaviário) é um fenômeno de alta variabilidade, podendo ter maior ou menor intensidade a depender do regime de chuvas e intensidade dos fenômenos meteoceanográficos. A estimativa da dragagem de manutenção, ainda conforme descrito na Nota Técnica nº 17/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, teve como base o Relatório Técnico Produto 01 - Balanço Sedimentar no Acesso Aquaviário do Porto de Itajaí (SC), no qual foi analisada uma série histórica de 28 anos de registros hidrológicos. Adicionalmente, o método de medição do volume dragado pode alterar significativamente, motivo pelo qual é importante verificar como foi mensurado o volume de 4 milhões de m³ apontado.

QUESTIONAMENTO

Seguindo na temática, dados os vultuosos custos de aprofundamento e manutenção do acesso aquaviário, entendo plausível que o Edital passe a exigir que a Sociedade de Propósito Específico (SPE), a ser constituída para exercer a administração e exploração da infraestrutura de acesso aquaviário, seja composta de ao menos uma empresa de dragagem.

Resposta: Conforme destacado na Nota Técnica nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, elaborada pela então Empresa de Planejamento e Logística – EPL, por ocasião da revisão do estudo posteriormente à Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, a obrigatoriedade de constituição de SPE para a exploração de concessões é uma praxe no setor de infraestrutura. A SPE permite a segregação da contabilidade da concessionária, o que facilita a fiscalização pela Agência Reguladora e, dessa forma, traz maior segurança ao empreendimento. Essa regra é especialmente importante na hipótese de uma concessionária que atue de forma verticalizada, pois a SPE impõe a adoção de uma contabilidade própria, distinta das demais atividades da empresa.

Essa proposta foi idealizada para evitar que o concessionário do Porto de Itajaí/SC se utilize do controle do acesso aquaviário para praticar abusividade econômica, no entanto, uma eventual obrigatoriedade de constituição de consórcio com uma empresa de dragagem pode gerar uma distorção no momento da formulação de propostas e diminuir a atratividade do certame.

O mercado de dragagem tem reconhecida abrangência geográfica mundial e é concentrado em poucos agentes econômicos. Portanto, essa obrigatoriedade de inclusão de uma empresa de dragagem na constituição da Sociedade de Propósito Específico (SPE), para a administração e exploração da infraestrutura de acesso aquaviário, é restritiva, e acarreta consigo a necessidade de estabelecimentos dos critérios de

habilitação técnica, como especificações técnicas do equipamento, disponibilidade ou propriedade do equipamento e atestação de volumes dragados em nome da empresa ou de um profissional responsável.

Entende-se, neste momento, que essa medida restritiva limitará os arranjos possíveis para as proponentes e que haverá necessidade de justificar tal opção para o Tribunal de Contas da União, sobretudo por se tratar de uma alteração substancial nas minutas já auditadas quando da edição do Acórdão nº 245/2023 – TCU – Plenário.

QUESTIONAMENTO

Por fim, considerando-se que a ampla maioria das manifestações técnicas desta Agência foram considerando o modelo anterior de concessão plena do Porto de Itajaí, inclusive comparando-o ao utilizado na antiga CODESA, entendo pertinente que a AEC reanalise a proposição para aplicação de preço-teto, sobretudo tratando-se de uma licitação conjunta da área de concessão do porto e de seu acesso aquaviário.

Resposta: Não ficou claro sobre qual tarifa o Diretor argumenta. Se for sobre a Receita decorrente da Tabela I, cabe salientar que o Contrato já prevê tarifa teto para a Tabela I. As demais tabelas tarifárias seguem o regime de supervisão e monitoramento, uma vez que sua cobrança dependerá do modelo de negócio a ser implementado pelo parceiro privado.

O item 1.1.2 do Anexo 3 ao Contrato trata, justamente, do modelo tarifário:

“1.1.2. As Tarifas Portuárias deste Contrato seguem os seguintes regimes:

1.1.2.1. Tarifas Portuárias sujeitas ao mecanismo de Teto Tarifário; e

1.1.2.2. Tarifas Portuárias sujeitas ao mecanismo de supervisão e monitoramento.”

Essa questão foi, inclusive, discutida na seção B1 do Estudo, intitulada “Concorrencial”.

Caso o questionamento se trata de preço teto para as atividades de movimentação e armazenamentos, novamente, a Seção B1 já se debruçou extensivamente sobre a análise concorrencial do projeto, inclusive sobre a não necessidade de inclusão de preço teto para essas atividades, tendo em vista o ambiente competitivo exaustivamente analisado na seção B1.

UNIÃO

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

EDITAL DO LEILÃO N.º [•]/[•] – ANTAQ

CONCESSÃO DO PORTO ORGANIZADO DE ITAJAÍ, COM VISTAS À SUA ADMINISTRAÇÃO
PARCIAL E EXPLORAÇÃO DA SUA INFRAESTRUTURA

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, autarquia especial, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (“Lei nº 10.233/2001”), com sede no SEP – Quadra 514 – Conjunto E – Brasília/DF, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 04.903.587/0001-08, no uso da competência que lhe foi outorgada pelo art. 6º, §2º, da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (“Lei nº 12.815/2013”), conforme as diretrizes estabelecidas pelo poder concedente, representado pelo Ministério de Portos e Aeroportos – MPOR, torna públicas as condições da concessão do Porto Organizado de Itajaí, com vistas à sua administração parcial e exploração da sua infraestrutura.

A presente licitação será regida pelas regras previstas neste **Edital** e em seus anexos, pela Lei nº 10.233/2001, pela Lei nº 12.815/2013, pela Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016 (“Lei nº 13.334/2016”), pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013 (“Decreto nº 8.033/2013”), pela Instrução Normativa TCU nº 81, de 20 de junho de 2018 (“IN TCU nº 81/2018”), pela Resolução CPPI nº 121, de 10 de junho de 2021 (“Resolução CPPI nº 121”) e demais normas vigentes e aplicáveis sobre a matéria. Aplicam-se subsidiariamente¹ à esta licitação o disposto nas Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011 (“Lei nº 12.462/2011”), o Decreto nº 7.581, de 11 de outubro de 2011 (“Decreto nº 7.581/2011”), a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (“Lei nº 8.987/1995”), e a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993 (“Lei nº 8.666/1993”)².

O aviso sobre este **Edital** será publicado no Diário Oficial da União. Ressalte-se que todas as publicações posteriores, relativas ao certame, serão feitas no sítio eletrônico do Ministério de Portos e Aeroportos, <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br>, e da ANTAQ, <https://www.gov.br/antag/pt-br>, com exceção da declaração da proponente vencedora que será publicada também no Diário Oficial da União.

O Edital e os demais documentos que dele fazem parte estarão disponíveis para consulta pela

¹ Com base no art. 66 da Lei nº 12.815/2013.

² A Lei nº 8.666/1993 aplica-se nos termos do disposto no artigo 191 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, alterado pela Medida Provisória nº 1.167, de 31 de março de 2023

Internet, a partir do dia [•], no sítio eletrônico do Ministério de Portos e Aeroportos e da ANTAQ. O instrumento convocatório também poderá ser obtido na sede da ANTAQ, localizada no SEPN, Quadra 514, Conjunto "E", Edifício ANTAQ, Brasília, Distrito Federal, CEP 70760-545.

A presente licitação foi precedida de consulta e audiência públicas, nos termos do §1º do artigo 34-A da Lei nº 10.233/2001, do artigo 39 da Lei nº 8.666/1993 e do §3º do artigo 11 do Decreto nº 8.033/2013, para fins da concessão do Porto Organizado de Itajaí, com vistas à sua administração e exploração da sua infraestrutura, devidamente divulgada no sítio eletrônico [•] e publicada no Diário Oficial da União e em jornais de grande circulação nas seguintes datas: [•]/[•]/[•] e [•]/[•]/[•], com sessão telepresencial realizada em [DATA] em [LOCAL];

SUMÁRIO

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES INICIAIS.....	4
Seção I – Definições.....	4
Seção II – Objeto	8
Seção III – Acesso ao Edital	9
Seção IV – Esclarecimentos sobre o Edital	9
Seção V – Visitas Técnicas	10
Seção VI – Impugnação ao Edital	10
Seção VII – Disposições Gerais	11
CAPÍTULO II – COMISSÃO DE LICITAÇÃO.....	13
CAPÍTULO III – PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO	14
CAPÍTULO IV – DOCUMENTAÇÃO.....	18
Seção I – Declarações.....	18
Seção II – Representantes.....	19
Subseção I – Representante Credenciado.....	19
Subseção II – Participantes Credenciados.....	20
Seção III – Proposta Econômica	20
Seção IV – Garantia da Proposta	22
Seção V – Habilitação	26
Subseção I – Habilitação Jurídica	26
Subseção II – Habilitação Econômico-Financeira	27
Subseção III – Habilitação Técnica.....	28
Subseção IV – Regularidade Fiscal e Trabalhista.....	28
Subseção V – Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal	29
CAPÍTULO V – ETAPAS DO LEILÃO	30
Seção I – Entrega dos Documentos.....	30
Seção II – Conteúdo e análise das Declarações, Documentos de Representação e Garantia da Proposta constantes do Volume 1	31
Seção III – Sessão Pública do Leilão	32
Seção IV – Análise dos Documentos de Habilitação	33
Seção V – Instruções gerais para interposição de recursos administrativos	34
Seção VI – Da Homologação e Adjudicação do Objeto do Leilão	35
CAPÍTULO VI – OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO	36
CAPÍTULO VII – CELEBRAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO	38
CAPÍTULO VIII – CRONOGRAMA DE EVENTOS.....	39
CAPÍTULO IX – PENALIDADES	40
CAPÍTULO X – DISPOSIÇÕES FINAIS.....	41

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES INICIAIS

Seção I – Definições

1.1. Para os fins do presente **Edital** e seus anexos, sem prejuízo de outras definições estabelecidas nestes documentos, os respectivos termos e expressões, sempre que grafados em letras maiúsculas e em negrito, são assim definidos:

1.1.1. **Adjudicatária: Proponente** vencedora do **Leilão**, a quem for adjudicado o **Objeto do Leilão**, a ser convocada para a assinatura do **Contrato de Concessão**;

1.1.2. **ANTAQ**: Agência Nacional de Transportes Aquaviários, autarquia sob regime especial, criada pela Lei nº 10.233/2001, cuja atuação compreende, dentre outros aspectos, a regulação, supervisão e fiscalização das atividades de prestação de serviços de transportes aquaviários e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercida por terceiros, incluindo a competência para elaborar os editais e realizar os procedimentos licitatórios para a concessão do **Porto Organizado**;

1.1.3. **Área da Concessão**: Área contida dentro da **Área do Porto Organizado**, com vistas à realização das **Atividades** pela **Concessionária**, nos termos do **Contrato de Concessão**, que poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do **Porto Organizado**;

1.1.4. **Área do Porto Organizado**: Área delimitada por ato do Poder Executivo Federal, nos termos da Portaria nº 28, de 7 de janeiro de 2020, do Ministério da Infraestrutura, ou outra que a substituir, que compreende as Instalações Portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao **Porto Organizado**;

1.1.5. **B3**: B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão, com endereço na Rua XV de Novembro, nº 275 – Centro, São Paulo/SP, CEP 01010-901, responsável pela prestação de serviços especializados de assessoria técnica e apoio operacional relativos aos procedimentos necessários à realização do **Leilão**, incluindo a análise de documentos necessários à habilitação da **Proponente** classificada em primeiro lugar;

1.1.6. **CADE**: Conselho Administrativo da Defesa Econômica;

1.1.7. **CND**: Conselho Nacional de Desestatização, órgão superior de deliberação do PND;

1.1.8. **Comissão de Licitação**: Comissão que será responsável por conduzir os procedimentos relativos ao **Leilão**, além de examinar e julgar todos os documentos a ele pertinentes, a ser composta por 3 (três) membros, sendo 2 (dois) membros designados pela **ANTAQ** e 1 (um) membro indicado pelo MPOR, e seus respectivos suplentes;

1.1.9. **Concessão**: Cessão onerosa da **Área da Concessão**, com vistas à sua administração e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e

equipamentos, por prazo determinado, conforme as obrigações e os encargos previstos no **Contrato de Concessão**

1.1.10. **Concessionária:** Sociedade de propósito específico a ser constituída pela **Adjudicatária**, na forma de sociedade por ações, de acordo com as leis brasileiras e com sede e administração no Brasil, que será titular da cessão onerosa da **Área da Concessão do Porto Organizado**, nos termos do **Contrato de Concessão**;

1.1.11. **Consórcio:** Grupo de **Proponentes** participando conjuntamente do **Leilão**, todas solidariamente responsáveis pelo cumprimento integral e tempestivo das obrigações decorrentes deste **Edital**, nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis, vinculadas por meio de **Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico**, nos moldes do **Anexo 10**;

1.1.12. **Contrato de Concessão:** Contrato a ser celebrado entre o **Poder Concedente** e a **Concessionária**, na forma do **Anexo 7**;

1.1.13. **Controlada:** Sociedade na qual a **Controladora**, diretamente ou por meio de outras **Controladas**, é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, a maioria dos votos nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade; e usa efetivamente seu poder para dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da sociedade;

1.1.14. **Controladora:** Pessoa, natural ou jurídica, ou grupo de pessoas vinculadas por acordo de voto, ou sob controle comum, que: (i) é titular, direta ou indiretamente de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, a maioria dos votos nas deliberações da assembleia-geral e o poder de eleger a maioria dos administradores da companhia; e (ii) usa efetivamente seu poder para dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da companhia;

1.1.15. **Participante Credenciado:** Sociedade corretora habilitada pelo Banco Central do Brasil e pela **CVM**, devidamente autorizada a operar na **B3** e contratada pela **Proponente** para representá-la em todos os atos relacionados ao **Leilão** junto à **B3**;

1.1.16. **CVM:** Comissão de Valores Mobiliários;

1.1.17. **Diretor da Sessão Pública:** O diretor da **Sessão Pública do Leilão**, designado pela **B3**;

1.1.18. **Documentos de Habilitação:** Conjunto de documentos arrolados no **Edital**, que constitui o Volume 3 da Seção 1 do Capítulo V, a serem obrigatoriamente apresentados pelas **Proponentes**, destinados a comprovar sua regularidade jurídica, fiscal, trabalhista e econômico-financeira;

1.1.19. **Edital:** O presente documento, que estipula as regras para a cessão onerosa da **Área da Concessão**, conforme as obrigações, os direitos e os encargos previstos no

Anexo 7;

1.1.20. **Entrega dos Documentos:** Ato em que as **Proponentes** deverão apresentar, no dia indicado no Item 8 do cronograma do Capítulo VIII, das 9h às 12h, na **B3**, os documentos exigidos neste **Edital**;

1.1.21. **FIP:** Fundos de Investimento em Participações;

1.1.22. **Garantia da Proposta:** Garantia de cumprimento das condições **do Edital e da Proposta Econômica**, a ser apresentada pelas **Proponentes**, nos termos do Capítulo IV, Seção IV;

1.1.23. **Grupo Econômico:** Conjunto de empresas que esteja sob controle comum, interno ou externo, de uma **Controladora** e correspondentes empresas **Controladas** por esse conjunto de empresas, incluindo subsidiárias integrais das mencionadas pessoas jurídicas;

1.1.24. **IPCA:** Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, definido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE;

1.1.25. **Leilão:** Modalidade de licitação para a outorga da cessão onerosa da **Área da Concessão**, a ser realizada na forma e nas condições descritas neste **Edital**, que selecionará **Proponente** que, por sua vez, constituirá a **Concessionária**, na forma de uma sociedade de propósito específico, que será responsável pela execução do objeto do **Contrato de Concessão**;

1.1.26. **Manual B3 de Procedimentos do Leilão:** Documento elaborado pela **B3** e validado pela **ANTAQ**, contendo orientações, regras e modelos de documentos para os procedimentos operacionais do **Leilão**, bem como todos os demais procedimentos pertinentes à realização do certame, a ser divulgado no sítio eletrônico [•] na data indicada no Item 4 do Capítulo VIII;

1.1.27. **MPOR:** Ministério de Portos e Aeroportos, órgão da administração pública federal direta, que tem como área de competência a política nacional de transportes aquaviário e aeroviário, elaboração ou aprovação dos planos de outorgas, na forma prevista em legislação específica, desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e das instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres em seu âmbito de competência, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros, dentre outras.;

1.1.28. **Objeto do Leilão:** Cessão onerosa da **Área da Concessão** para desempenho parcial das funções de administração do porto e exploração da sua infraestrutura, conforme as obrigações, os direitos e os encargos previstos no **Contrato de Concessão**, na forma do **Anexo 7**;

1.1.29. **Operador de Terminal Portuário de Contêineres:** Pessoa jurídica que opera

diretamente um terminal portuário dedicado à movimentação de contêineres, incluindo pessoas jurídicas de seu **Grupo Econômico**;

1.1.30. **PGFN**: Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional;

1.1.31. **Plano Básico de Implantação (PBI)**: Plano proposto pela **Concessionária** como condição para assinatura do **Contrato de Concessão**, com as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pela **Concessionária** com vistas ao atendimento das **Atividades** bem como aos **Parâmetros da Concessão**;

1.1.32. **Poder Concedente**: A União, pessoa jurídica de direito público interno, com sede em Brasília, Distrito Federal, por intermédio do Ministério de Portos e Aeroportos, responsável por definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios e dos respectivos instrumentos convocatórios da concessão do **Porto Organizado**.

1.1.33. **Porto Organizado**: Porto Organizado de Itajaí, bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, cuja gestão das **Atividades** na **Área da Concessão** deverá ser exercida pela **Concessionária**, nos termos deste **Edital** e do **Contrato de Concessão**;

1.1.34. **PND**: Programa Nacional de Desestatização, regido pela Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997;

1.1.35. **Proponente**: Participante do **Leilão**, atuando individualmente ou como membro de **Consórcio**, nos termos do Capítulo III;

1.1.36. **Proponente Classificada**: **Proponente** cuja **Proposta Econômica** ofertada atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação e regulamentação aplicáveis e esteja submetida às condições e aos termos previstos neste **Edital**;

1.1.37. **Proposta Econômica**: Proposta apresentada pela **Proponente** no âmbito do **Leilão**, que deverá conter o **Valor de Outorga** proposto e deverá atender às exigências previstas neste **Edital**;

1.1.38. **Representantes Credenciados**: Pessoas físicas autorizadas a representar as **Proponentes** em todos os documentos e atos relacionados ao **Leilão**;

1.1.39. **RFB**: Receita Federal do Brasil;

1.1.40. **Sessão Pública do Leilão**: sessão pública presencial para abertura e classificação das **Propostas Econômicas** entregues pelas **Proponentes**, bem como para a etapa de viva-voz, se aplicável;

1.1.41. **SPI**: Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia vinculada ao Município de Itajaí, com sede na Rua Blumenau, nº 5, Cidade de Itajaí, Estado de Santa Catarina, inscrita no CNPJ/ME sob o nº [•];

1.1.42. **SUSEP**: Superintendência de Seguros Privados; e

1.1.43. **TCU**: Tribunal de Contas da União;

1.1.44. **Valor de Outorga**: O valor a ser pago pela **Proponente** como critério de julgamento do **Leilão**, em contrapartida à cessão onerosa da **Área da Concessão**, com vistas à sua administração e exploração da sua infraestrutura, nos termos do **Contrato de Concessão**.

1.2. Exceto quando o contexto não permitir tal interpretação, as definições do **Edital** serão igualmente aplicadas em suas formas singular e plural.

1.3. Na contagem dos prazos estabelecidos neste **Edital** e seus anexos, observar-se-á o que se segue: (i) excluir-se-á o dia de início e incluir-se-á o do vencimento; (ii) os prazos somente serão iniciados e vencidos em dias de expediente no escritório da **ANTAQ** localizado em Brasília; e (iii) os horários previstos neste **Edital** se referem ao horário oficial de Brasília.

1.3.1. Como regra, os prazos estabelecidos neste **Edital** contam-se em dias corridos. Os prazos serão contados em dias úteis apenas quando assim expressamente indicado neste **Edital**.

Seção II – Objeto

1.4. O objeto deste **Edital** é a cessão onerosa da **Área da Concessão do Porto Organizado** de Itajaí, para o desempenho parcial das funções de administração do porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos deste **Edital**, do **Contrato de Concessão** e em seus respectivos Anexos.

1.5. Constituem parte integrante deste **Edital** os seguintes anexos:

1.5.1. **Anexo 1 – Manual B3 de Procedimentos do Leilão**, a ser divulgado no sítio eletrônico [•] na data indicada no Item 4 do Capítulo VIII deste **Edital**;

1.5.2. **Anexo 2 – Modelo de Declaração de Inexistência de Documento Estrangeiro Equivalente**;

1.5.3. **Anexo 3 – Modelo de Proposta Econômica**;

1.5.4. **Anexo 4 – Modelo de Declaração de Ciência dos Termos do Edital e Ausência de Impedimento de Participação no Leilão**;

1.5.5. **Anexo 5 – Modelo de Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal**;

1.5.6. **Anexo 6 – Modelo de Declaração de Submissão à Legislação Brasileira**;

1.5.7. **Anexo 7 – Minuta do Contrato de Concessão;**

1.5.8. **Anexo 8 – Modelo de Atestado de Visita Técnica;**

1.5.9. **Anexo 9 – Modelo de Declaração de Pleno Conhecimento;**

1.5.10. **Anexo 10 – Instruções para Formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico;**

1.5.11. **Anexo 11 – Modelo de Declaração de Atendimento às Prerrogativas Legais de Desempate;**

1.5.12. **Anexo 12 – Modelo de Ratificação da Proposta pela Concessão; e**

1.5.13. **Anexo 13 – Requisitos do Plano Básico de Implantação (PBI).**

1.6. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste **Edital** e de qualquer um dos anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a **Comissão de Licitação** decidirá a respeito com base nas disposições do **Edital**.

Seção III – Acesso ao Edital

1.7. O **Edital** da presente licitação, seus anexos, bem como todas as informações sobre a concessão do **Porto Organizado** poderão ser obtidos nos sítios eletrônicos da **ANTAQ**, [•], e do **MPOR**, [•].

1.8. Os interessados deverão obter o **Edital** pelo meio acima especificado, para garantia da autenticidade dos textos e de que estão em seu poder todos os documentos e anexos que compõem o **Edital**.

1.9. A **ANTAQ** não se responsabiliza pelo texto e anexos de editais obtidos ou conhecidos de forma ou em locais diversos do indicado neste **Edital**.

Seção IV – Esclarecimentos sobre o Edital

1.10. A **Comissão de Licitação** poderá prestar esclarecimentos sobre o **Edital**, de ofício ou a requerimento de quaisquer interessados, sendo que tais esclarecimentos vincularão a interpretação de suas regras.

1.11. Os pedidos de esclarecimento deverão ser apresentados até o 15º (décimo quinto) dia anterior à data da **Entrega dos Documentos**, por meio de e-mail enviado ao seguinte endereço eletrônico da **ANTAQ**, [•].

1.11.1. Os pedidos de esclarecimento serão considerados entregues na data de seu recebimento, exceto se recebidos após as 18h, hipótese em que serão considerados recebidos no dia útil imediatamente posterior.

1.11.2. O encaminhamento poderá ser realizado por meio eletrônico, no sítio da **ANTAQ**

em link que será disponibilizado.

1.12. Todas as respostas da **Comissão de Licitação** aos pedidos de esclarecimento realizados nos termos do Item anterior serão compiladas e disponibilizadas **até o 2º** (segundo) dia anterior à data da **Entrega dos Documentos**, passando a integrar o procedimento licitatório.

Seção V – Visitas Técnicas

1.13. Os interessados poderão realizar até [•] ([•]) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do **Contrato de Concessão**, ocasião em que as **Proponentes** poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudiquem a operação portuária existente, bem como sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes.

1.14. Os interessados poderão indicar até 6 (seis) representantes para participar das visitas técnicas.

1.15. É fortemente recomendado o não comparecimento de quaisquer pessoas que integrem os grupos de risco para o COVID-19.

1.16. É vedado o acesso de pessoas sintomáticas, assim consideradas aquelas que apresentarem tosse, febre ou outros sintomas, conforme recomendação do Ministério da Saúde.

1.17. Todos os presentes deverão respeitar o distanciamento seguro e evitar tocar olhos e boca, bem como o compartilhamento de objetos.

1.18. Poderá ser solicitada a utilização de máscara durante o período de permanência nas dependências do **Porto Organizado**. Todos os indicados deverão comparecer munidos de máscara de proteção.

1.19. A participação na visita técnica é facultativa. A **Proponente** deverá apresentar em seus **Documentos de Habilitação** declaração emitida nos moldes do **Anexo 8** ou do **Anexo 9**, conforme aplicável, declarando que tem pleno conhecimento da área, infraestrutura e instalações públicas objeto do **Contrato de Concessão**, assim como das condições que possam afetar sua execução, dos acessos à área, dos materiais e equipamentos a serem utilizados, bem como das demais informações necessárias à consecução do objeto do **Contrato de Concessão**, sendo de sua responsabilidade a ocorrência de eventuais prejuízos em virtude de sua omissão na verificação do objeto.

1.20. As visitas técnicas deverão ser agendadas com a **SPI**, por meio do responsável [•], estabelecido na [•], e-mail: [•], e serão acompanhadas pela **ANTAQ**.

Seção VI – Impugnação ao Edital

1.21. Eventual impugnação ao presente **Edital** deverá ser encaminhada à **Comissão de Licitação**, para o e-mail [•], com até 5 (cinco) dias úteis de antecedência à data de abertura das **Propostas Econômicas**.

1.17.1. A impugnação deverá ser acompanhada de cópia do documento de identidade do seu signatário, quando feita por pessoa física, ou de prova dos poderes de representação legal, quando feita por pessoa jurídica.

1.17.2. As impugnações encaminhadas via correio eletrônico serão consideradas como protocoladas na data de seu recebimento, exceto se recebidos após as 18h, hipótese em que serão consideradas protocoladas no dia útil imediatamente posterior.

1.22. A impugnação ao **Edital** deverá ser dirigida ao presidente da **Comissão de Licitação**.

1.22.1. O protocolo de impugnação não impedirá a participação do interessado no **Leilão**.

1.23. A **Comissão de Licitação** deverá julgar e responder às eventuais impugnações na forma do artigo 45 da Lei nº 12.462/2011.

1.23.1. O parecer da **Comissão de Licitação** favorável à impugnação somente alterará a data para recebimento dos envelopes quando a alteração promovida no **Edital** afetar substancialmente as condições de oferta da **Garantia da Proposta**, de elaboração da **Proposta Econômica** ou de apresentação dos **Documentos de Habilitação** exigidos.

1.23.2. As respostas aos pedidos de impugnação serão publicadas nos sítios eletrônicos do **MPOR** e da **ANTAQ**, no prazo definido pelo cronograma do Capítulo VIII.

Seção VII – Disposições Gerais

1.24. Todos os documentos da licitação, bem como a correspondência trocada entre as **Proponentes** e a **Comissão de Licitação**, deverão ser redigidos em língua portuguesa, sendo toda a documentação consultada e interpretada de acordo com este idioma.

1.24.1. Toda a documentação apresentada pelas **Proponentes** deverá estar em vigor na data de **Entrega dos Documentos**, indicada no Item 8 do cronograma constante do Capítulo VIII.

1.25. Não serão considerados, para avaliação e julgamento das Propostas, os documentos de origem estrangeira apresentados em outras línguas sem (i) a autenticação dos respectivos consulados brasileiros, e (ii) a tradução juramentada para a língua portuguesa, bem como aqueles que forem apresentados em desacordo com as exigências da legislação vigente no que tange aos requisitos necessários à confirmação de sua validade jurídica.

1.25.1. Para empresas dos países signatários da Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Estrangeiros, firmada pela República Federativa do Brasil, em 5 de outubro de 1961, e promulgada pelo Decreto nº 8.660, de 29 de janeiro de 2016, não haverá a exigência de legalização diplomática ou consular de documentos públicos estrangeiros, desde que observado e atendido o disposto na referida convenção.

1.26. Os documentos deverão ser apresentados conforme os modelos constantes do **Edital**, quando houver.

1.27. Todas as referências de horário do presente Edital referem-se ao horário oficial de Brasília.

1.28. Na hipótese de ocorrência de fatos supervenientes à publicação do **Edital** que possam vir a retardar ou de alguma forma prejudicar o andamento do processo de concessão do **Porto Organizado**, ficará facultada a sua revisão pela **ANTAQ**.

1.29. As alterações no **Edital** referentes às datas de **Entrega dos Documentos** ou da **Sessão Pública do Leilão**, bem como outras condições que afetem materialmente a formulação das **Propostas Econômicas**, serão divulgadas no Diário Oficial da União e nos sítios do Ministério de Portos e Aeroportos e da **ANTAQ**.

1.29.1. As alterações que não se enquadrarem no disposto no Item 1.29 serão publicadas apenas e nos sítios eletrônicos do **MPOR** e da **ANTAQ**.

1.30. A participação no **Leilão** implica a integral e incondicional aceitação de todos os termos, disposições e condições do **Edital** e de seus anexos, bem como das demais normas aplicáveis ao **Leilão**.

1.31. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao objeto da **Concessão** e à sua exploração, disponibilizados no sítio da **ANTAQ**, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

1.32. As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do **Porto Organizado** e de todos os dados e informações sobre a exploração da **Concessão**, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.

CAPÍTULO II – COMISSÃO DE LICITAÇÃO

2.1. O **Leilão** será julgado pela **Comissão de Licitação**, cabendo-lhe conduzir os trabalhos necessários à sua realização.

2.2. A **Comissão de Licitação** poderá solicitar informações de quaisquer órgãos e entidades envolvidos nesta licitação, bem como de todos aqueles integrantes da Administração Pública Federal.

2.3. Além das prerrogativas que decorrem implicitamente da sua função legal, a **Comissão de Licitação** poderá:

2.3.1. solicitar às **Proponentes**, a qualquer momento, esclarecimentos sobre os documentos por elas apresentados, bem como adotar critérios de saneamento de falhas de caráter formal no curso do **Leilão**, vedada a inclusão posterior de documento que deveria constar originariamente dos documentos apresentados pelas **Proponentes**;

2.3.2. promover diligência e pedir informações complementares para esclarecer o conteúdo e confirmar a autenticidade das informações contidas nos documentos, ou complementar a instrução do **Leilão**; e

2.3.3. prorrogar os prazos de que trata o **Edital** em caso de interesse público, caso fortuito ou força maior, sem que caiba direito de indenização ou reembolso de custos e despesas a qualquer título e seja a que tempo for.

2.4. A recusa em fornecer esclarecimentos e documentos ou em cumprir as exigências solicitadas pela **Comissão de Licitação**, nos prazos por ela determinados e de acordo com os termos deste **Edital**, poderá ensejar a desclassificação da **Proponente** e a execução da respectiva **Garantia da Proposta**, na forma prevista neste **Edital**.

CAPÍTULO III – PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO

3.1. Poderão participar do **Leilão**, nos termos deste **Edital**, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, incluindo instituições financeiras, bem como **FIPs** e entidades de previdência complementar.

3.1.1. A participação no **Leilão** poderá ocorrer isoladamente ou em **Consórcio**, observados os requisitos de habilitação técnica estabelecidos no Item 4.50, bem como as demais disposições deste **Edital**.

3.1.2. Serão aplicáveis as seguintes regras para **FIPs**:

3.1.2.1. As entidades administradora e gestora dos fundos, ou qualquer outra que exerça influência relevante, serão consideradas como **Proponentes** para a aplicação dos limites de participação previstos no presente **Edital**;

3.1.2.2. Os quotistas que tiverem participação igual ou superior a 20% (vinte por cento) no **FIP** serão considerados como **Proponentes** para aplicação dos limites de participação previstos no presente **Edital**.

3.2. Os **Documentos de Habilitação** equivalentes, de **Proponentes** estrangeiras, devem ser apresentados de forma a possibilitar a análise acerca da sua validade e exigibilidade, observado o disposto no Item 1.25 deste **Edital**.

3.2.1. Na hipótese da inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste **Edital** ou de órgão(s) no país de origem que os autentique(m), deverá ser apresentada declaração conforme o modelo do **Anexo 2**, informando tal fato, sob as penas da lei, firmada pela **Proponente**.

3.2.1.1. A declaração prevista no item 3.2.1. deverá ser emitida por instituição de direito público ou por notário de direito público, devidamente reconhecida pela autoridade consular brasileira do país de origem, e traduzida por tradutor juramentado.

3.2.1.2. A **Proponente** estrangeira, que participe isoladamente ou em **Consórcio**, deverá apresentar também, juntamente com os documentos do Volume 1, a declaração de que, para participar do presente **Leilão**, submeter-se-á à legislação da República Federativa do Brasil e de que renuncia ao direito de realizar eventual reclamação por via diplomática, conforme **Anexo 6**.

3.3. Será permitida a participação de **Proponentes** em **Consórcio**, devendo ser observadas as seguintes regras, sem prejuízo de outras existentes neste **Edital**:

3.3.1. Na formação e organização dos **Consórcios**, as **Proponentes** deverão observar o disposto nesta seção e na legislação aplicável;

3.3.2. No **Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito**

Específico, de que dispõe o Item 4.47.6, deverá constar, obrigatoriamente, cláusula de responsabilidade solidária das consorciadas;

3.3.3. Cada consorciada deverá atender, individualmente, às exigências relativas à regularidade jurídica, fiscal, trabalhista e à habilitação econômico-financeira contidas do Capítulo IV, Seção V, bem como apresentar, individualmente, as declarações contidas no Capítulo IV, Seção I;

3.3.4. O **Operador de Terminal Portuário de Contêineres**, caso seja membro do **Consórcio**, deverá deter pelo menos 15% (quinze por cento) de participação.

3.3.4.1. Na hipótese do Item 3.3.4, não será exigido prazo mínimo de relação societária entre as empresas do **Grupo Econômico** e o **Operador de Terminal Portuário de Contêineres**, devendo este último atender ao requisito previsto no Item 4.47.1.

3.3.5. Nenhuma **Proponente** poderá participar de mais de um **Consórcio**, ainda que por intermédio de suas **Controladoras**, **Controladas** ou pessoas jurídicas sujeitas a controle comum, ainda que com participações ou membros distintos entre si;

3.3.6. Caso uma **Proponente** participe de um **Consórcio**, ficará ela também impedida de participar isoladamente do **Leilão**, restrição que compreenderá igualmente suas **Controladoras**, **Controladas** ou pessoas jurídicas sujeitas a controle comum;

3.3.7. A desclassificação de qualquer consorciada acarretará a automática desclassificação do **Consórcio** e das demais **Proponentes** dele integrantes;

3.3.8. Não há limite de número de participantes para a constituição do **Consórcio**;

3.3.9. Não será admitida a inclusão, substituição, retirada, exclusão ou, ainda, alteração nos percentuais de participação das consorciadas a partir da data de **Entrega dos Documentos** até a assinatura do **Contrato de Concessão**;

3.3.10. No caso de **Consórcio** com integrantes estrangeiros e nacionais, a liderança competirá necessariamente a uma empresa nacional;

3.3.11. A responsabilidade solidária das consorciadas cessará, para fins das obrigações assumidas em virtude do **Leilão**:

3.3.11.1. no caso de o **Consórcio** ter sido o vencedor, na data de celebração do **Contrato de Concessão** pela **Concessionária**, a ser constituída na forma de uma sociedade de propósito específico; e

3.3.11.2. no caso de o **Consórcio** não ter sido o vencedor, 15 (quinze) dias depois da data de celebração do **Contrato de Concessão** pela **Proponente** vencedora do **Leilão**;

3.3.12. A permissão de formação de **Consórcio**, especialmente entre concorrentes, para participar do **Leilão**, não afasta a competência do **CADE** de apurar a conformidade do

Consórcio com base na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 11 (Lei da Defesa da Concorrência), e, dessa forma, investigar eventuais ilícitos concorrenciais;

As **Proponentes** serão representadas no **Leilão**, necessariamente, por **Representantes Credenciados** e **Participantes Credenciados**.

3.4. Não poderão participar deste **Leilão Proponentes** que:

3.4.1. tenham sido declaradas inidôneas por ato do Poder Público;

3.4.2. estejam impedidas ou suspensas de licitar ou contratar com a Administração Pública Federal;

3.4.3. tenham sido condenadas, por sentença transitada em julgado, à pena de interdição de direitos devido à prática de crimes ambientais, conforme disciplinado no art. 10 da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998;

3.4.4. tenham dirigentes ou responsáveis técnicos que sejam ou tenham sido ocupantes de cargo comissionado, cargo efetivo ou emprego no MPOR, na ANTAQ, no Ministério da Defesa ou na **SPI**, ou que sejam ou tenham sido ocupantes de cargo de direção, assessoramento superior ou assistência intermediária da União Federal, nos 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data da publicação do Edital;

3.4.5. sejam vedadas pela Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;

3.4.6. estejam em recuperação judicial/extrajudicial, salvo nos casos em que haja decisão judicial que permita a participação em licitações;

3.4.6.1. Caso a **Proponente** esteja em processo de recuperação judicial ou extrajudicial, o impedimento não se aplica caso haja acolhimento judicial do seu plano de recuperação ou certidão emitida pela instância judicial competente que ateste que a interessada está apta econômica e financeiramente a cumprir as condições do Contrato de Concessão.

3.4.7. tenham sofrido decretação de falência ou dissolução;

3.4.8. possuam em seu contrato ou estatuto social finalidade ou objetivo incompatível com o Objeto do Leilão; e

3.4.9. sejam pessoa jurídica cujos dirigentes, gerentes, acionistas ou detentores de mais de 5% (cinco por cento) do capital com direito a voto, controlador, responsável técnico e/ou subcontratado tenha(m) participado da elaboração dos estudos que serviram de base ao Leilão.

3.4.10. Não será admitida a formação de **Consórcio** entre empresas de **Grupos Econômicos** distintos em que ambos, cumulativamente:

a) detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à

movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral localizadas nos Complexos Portuários de Itajaí ou de São Francisco do Sul; e

b) atuem no mercado de transporte marítimo regular de contêineres.

3.5. A prática de atos pelas **Proponentes** em cada etapa do **Leilão** está sujeita à preclusão, sendo vedado o exercício de faculdades referentes a etapas já consumadas do **Leilão**, salvo se admitido neste **Edital**.

CAPÍTULO IV – DOCUMENTAÇÃO

4.1. Todos os documentos relativos ao **Leilão** deverão ser apresentados fisicamente pelas **Proponentes** em 2 (duas) vias idênticas e encadernadas separadamente, em sua forma original ou cópia autenticada, e todas as páginas devem ser numeradas sequencialmente e rubricadas pelos respectivos **Representantes Credenciados**.

4.1.1. As **Proponentes** deverão entregar, ainda, 1 (uma) via digitalizada dos documentos rubricados, em CD ou *pendrive*, sem restrições de cópia ou impressão.

4.1.2. A **Garantia da Proposta**, nas modalidades de fiança bancária ou apólice de seguro, deve ser apresentada em suas vias originais, passível de autenticidade digital.

4.1.3. As certidões apresentadas para fins de atendimento das exigências do **Edital** serão aceitas, salvo disposição contrária do **Edital** e quando delas não constar prazo de validade, se emitidas em até 90 (noventa) dias antes da data para **Entrega dos Documentos**.

4.1.4. Serão admitidas assinaturas digitais, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.153, de 13 de novembro de 2020, desde que no documento apresentado constem meios hábeis para a verificação de sua autenticidade, incluindo, mas não se limitando, a QR Codes e códigos para validação em links de sites expressamente indicados no documento em questão.

4.2. Uma via dos documentos apresentados pelas **Proponentes** ficará sob a guarda da **B3** e outra sob a guarda da **Comissão de Licitação** até o decurso do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data de assinatura do **Contrato de Concessão**, quando se aplicará o disposto no Item 4.3.

4.3. Os documentos das **Proponentes** não vencedoras poderão ser retirados na **B3** e/ou na **ANTAQ** após a conclusão de todas as etapas de fiscalização exercidas pelo **TCU**, na forma do Capítulo II da Instrução Normativa TCU nº 81/1998.

4.3.1. Decorridos 30 (trinta) dias da conclusão da fiscalização no **TCU** sem manifestação das **Proponentes**, a **ANTAQ** inutilizará os documentos não retirados.

Seção I – Declarações

4.4. As **Proponentes** deverão apresentar as seguintes declarações, quando aplicável, conforme os modelos constantes dos anexos ao **Edital**:

4.4.1. **Anexo 2 – Modelo de Declaração de Inexistência de Documento Estrangeiro Equivalente;**

4.4.2. **Anexo 4 – Modelo de Declaração de Ciência dos Termos do Edital e Ausência de Impedimento de Participação no Leilão;**

4.4.3. **Anexo 5 – Modelo de Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal;**

4.4.4. **Anexo 6 – Modelo de Declaração de Submissão à Legislação Brasileira;**

4.4.5. **Anexo 8 - Modelo de Atestado de Visita Técnica;**

4.4.6. **Anexo 9 – Modelo de Declaração de Pleno Conhecimento; e**

4.4.7. **Anexo 11 – Modelo de Declaração de Atendimento às Prerrogativas Legais de Desempate Estabelecidas nos art. 45, §2º e art. 3º, §2º da Lei nº 8.666/93;**

Seção II – Representantes

Subseção I – Representante Credenciado

4.5. Cada **Proponente** participando isoladamente do **Leilão** poderá ter até 2 (dois) **Representantes Credenciados**. Na hipótese de participação em **Consórcio**, será admitida a participação de até 2 (dois) **Representantes Credenciados** por **Consórcio**.

4.6. A outorga de poderes de representação aos **Representantes Credenciados** dar-se-á:

4.6.1. No caso de **Proponentes** brasileiras ou filiais de pessoas jurídicas estrangeiras autorizadas a funcionar no Brasil, mediante instrumento de mandato, público ou particular, que comprove poderes para praticar, em nome da **Proponente**, todos os atos referentes ao **Leilão** (incluindo os poderes de representar a **Proponente** administrativamente, fazer acordos e renunciar a direitos, bem como direito de recurso), com firma reconhecida e acompanhado dos documentos que comprovem os poderes do(s) outorgante(s), conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou civil competente.

4.6.2. No caso de **Proponente** estrangeira que não funcione no Brasil, mediante apresentação de:

4.6.2.1. instrumento de mandato outorgado a representante residente no Brasil, com a(s) assinatura(s) devidamente reconhecida(s) por notário ou outra entidade de acordo com a legislação aplicável aos documentos, legalizado pela representação consular brasileira, observado o disposto no Item 1.25, que comprove poderes para:

4.6.2.1.1. praticar, em nome da **Proponente**, todos os atos referentes ao **Leilão**, exceto aqueles referidos no Item 4.9;

4.6.2.1.2. receber citação e representar a **Proponente** administrativa e judicialmente, nos termos do **artigo 32, parágrafo 4º, da Lei nº 8.666/1993**; e

4.6.2.1.3. fazer acordos e renunciar direitos.

4.6.2.2. documentos que comprovem os poderes dos outorgantes, legalizados pela representação consular brasileira, observado o disposto no Item 1.25, sendo que, em qualquer hipótese, os documentos devem ser acompanhado da respectiva tradução juramentada para a língua portuguesa, realizada por tradutor juramentado matriculado em qualquer das Juntas Comerciais do Brasil, conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou civil competente, ou exigência equivalente do país de origem.

4.6.3. No caso de **Consórcio**, deverá ser apresentada a comprovação de poderes de cada consorciada, por meio da exibição dos respectivos documentos societários das consorciadas e/ou instrumento de mandato, com firma reconhecida, ou, se o documento for estrangeiro, revestido das formalidades do Item 1.25, acompanhada de:

4.6.3.1. procurações outorgadas pelas demais consorciadas à empresa líder, conferindo-lhe poderes expressos, irrevogáveis e irrevogáveis para concordar com condições, transigir, compromissar-se, assinar quaisquer papéis, documentos e instrumentos de contratação relacionados com o **Objeto do Leilão**; e

4.6.3.2. documentos que comprovem os poderes de todas as outorgantes, conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou civil competente.

4.7. Não será admitido aos **Representantes Credenciados** intervir nem praticar atos durante a **Sessão Pública do Leilão**, tendo em vista que tal representação será exercida exclusivamente pelas **Participantes Credenciados**.

4.8. Cada **Representante Credenciado** somente poderá exercer a representação de uma única **Proponente** participando isoladamente do **Leilão** ou de um único **Consórcio**.

Subseção II – Participantes Credenciados

4.9. Os **Participantes Credenciados** deverão representar as **Proponentes** junto à **B3** na entrega de todos os documentos requeridos neste **Edital**, especialmente a **Garantia da Proposta**, a **Proposta Econômica** e os **Documentos de Habilitação**, assim como nos atos da **Sessão Pública do Leilão**.

4.10. O contrato de intermediação entre o **Participante Credenciado** e a **Proponente** terá o conteúdo mínimo especificado no **Anexo 1**, e deverá ser apresentado no Volume 1, devidamente assinado e com firma reconhecida.

4.11. Cada **Participante Credenciado** somente poderá exercer a representação de uma única **Proponente** e cada **Proponente** somente poderá estar representada e participar do **Leilão** por meio de uma única **Participante Credenciado**.

4.12. Em caso de **Consórcio**, deverá ser firmado contrato entre a empresa líder do **Consórcio**, atuando em nome do **Consórcio**, com o **Participante Credenciado**.

Seção III – Proposta Econômica

4.13. A **Proposta Econômica**, a ser apresentada no Volume 2, para servir de critério de julgamento do **Leilão**, deverá indicar o **Valor de Outorga** proposto pela **Proponente**, mediante o preenchimento do **Anexo 3**, observado o montante mínimo de **R\$ 222.102.455,41** (duzentos e vinte e dois milhões, cento e dois mil, quatrocentos e cinquenta e cinco reais e quarenta e um centavos).

4.14. O **Valor de Outorga** deverá ser pago pela **Adjudicatária** de acordo com as condições previstas no Capítulo VI deste **Edital** e na Subcláusula 6.1 do **Contrato de Concessão**.

4.15. As **Proponentes** deverão preencher o documento constante do **Anexo 3**, o qual veiculará a **Proposta Econômica** para aquisição do **Objeto do Leilão**.

4.16. Os valores serão propostos nos termos deste **Edital**, grafados numericamente e por extenso, devendo conter, ainda, a identificação da(s) respectiva(s) **Proponente(s)**, mediante o preenchimento do **Anexo 3**.

4.17. Em caso de discrepância entre as formas numérica e por extenso do valor proposto, prevalecerá a forma por extenso.

4.18. A **Proposta Econômica** deverá ter validade de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua apresentação.

4.19. Caso o **Leilão** seja adiado ou prorrogado, a **Proposta Econômica** correspondente deverá ser renovada por igual período, até o quinto dia útil anterior ao seu vencimento, sob pena de desclassificação.

4.20. Caso haja atraso na assinatura do **Contrato de Concessão**, por qualquer razão, após a homologação do resultado da licitação e a adjudicação do objeto, o vencedor deverá obrigatoriamente renovar a **Proposta Econômica** por igual período por uma única vez, até o quinto dia útil anterior ao seu vencimento, sob pena de aplicação das penalidades previstas neste **Edital**.

4.21. Em caso de renovação da **Proposta Econômica**, o valor constante da proposta será reajustado pela variação do IPCA - índice de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, pelo período compreendido entre a data da entrega dos documentos e o último índice divulgado oficialmente antes da renovação da proposta.

4.22. Em qualquer caso, a renovação da **Proposta Econômica** deverá ser acompanhada da correspondente renovação da **Garantia da Proposta**.

4.23. As **Propostas Econômicas** deverão ser incondicionais, irretratáveis e irrevogáveis.

4.24. Caso todas as **Propostas Econômicas** sejam desclassificadas, ou todos os **Proponentes** sejam inabilitados, a **Comissão de Licitação** poderá conferir oportunidade para apresentação

de nova documentação em 8 (oito) dias úteis a partir da data da divulgação da respectiva decisão de desclassificação ou de inabilitação, conforme o caso.

4.25. Será desclassificada a **Proposta Econômica** que desrespeitar o disposto neste **Edital**, em especial aquela que:

4.25.1. Não observar o modelo constante do **Anexo 3**;

4.25.2. Oferecer valor inferior a R\$ **222.102.455,41** (duzentos e vinte e dois milhões, cento e dois mil, quatrocentos e cinquenta e cinco reais e quarenta e um centavos).;

4.25.3. Contiver rasura, borrão, entrelinha ou linguagem que impossibilite a exata compreensão do enunciado;

4.25.4. Contiver emendas, ressalvas ou omissões; ou

4.25.5. Se submeter a condição ou termo não previstos no Edital.

4.26. Não poderá ser apresentado pela Proponente, seja junto à proposta econômica ou em qualquer outra etapa do processo licitatório, o seu plano de negócio, sob pena de desclassificação e aplicação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta, com sua consequente execução.

Seção IV – Garantia da Proposta

4.27. A **Garantia da Proposta** deverá ser específica para o **Objeto do Leilão**.

4.28. A **Garantia da Proposta** deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, conforme instruções do **Anexo 1**, no valor mínimo de R\$ 75.478.559,56 (setenta e cinco milhões, quatrocentos e setenta e oito mil, quinhentos e cinquenta e nove reais e cinquenta e seis centavos).

4.29. A **Garantia da Proposta** deverá ter prazo mínimo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de **Entrega dos Documentos**, estipulada no Item 8 do Capítulo VIII deste **Edital**.

4.29.1. O instrumento de **Garantia da Proposta** não poderá conter cláusula ou condição que exclua quaisquer responsabilidades contraídas pela **Proponente** relativamente à participação no **Leilão**, salvo as excludentes expressamente previstas para o seguro-garantia na regulamentação da **SUSEP**.

4.30. Caso o prazo de validade da **Garantia da Proposta** expire antes da assinatura do **Contrato de Concessão**, as **Proponentes** deverão, até o 30º (trigésimo) dia anterior ao vencimento, renovar a **Garantia da Proposta** por igual período, sob pena de desclassificação.

4.31. No caso de renovação e caso tenha decorrido um ano da data de apresentação da **Proposta Econômica**, o índice utilizado para atualização monetária da **Garantia da Proposta** será o **IPCA**, ou índice que vier a substituí-lo, sendo calculado com base na

variação positiva apurada entre o mês da apresentação dos volumes lacrados e o mês imediatamente anterior à renovação da **Garantia da Proposta**.

4.32. Os termos da **Garantia da Proposta** não poderão ser alterados, exceto em casos expressamente permitidos pela **Comissão de Licitação**.

4.33. Se a **Proponente** participar isoladamente do **Leilão**, a **Garantia da Proposta** deverá ser apresentada em nome próprio.

4.34. Em caso de participação em **Consórcio**, será admissível tanto o aporte total da **Garantia da Proposta** por somente uma das **Proponentes** consorciadas (em benefício de todas as consorciadas remanescentes) quanto o aporte conjunto por duas ou mais consorciadas, desde que as garantias somadas atinjam o montante mínimo exigido no Item 4.28.

4.34.1. Na hipótese de aporte conjunto da **Garantia da Proposta**, cada consorciada poderá optar isoladamente por uma das modalidades de garantia admitidas neste **Edital**, sem prejuízo da escolha pelas demais consorciadas de modalidade diversa.

4.35. Se a **Proponente** participar em **Consórcio**, não serão aceitas **Garantias de Proposta** que utilizem como tomador/afiançado/titular/depositário o nome do **Consórcio** como garantidor. Nesse caso, a **Garantia da Proposta** poderá ser apresentada:

- (i) em somente um instrumento em nome de apenas uma das pessoas jurídicas devidamente constituídas pertencentes ao **Consórcio**; ou
- (ii) em instrumentos distintos, cada um em nome de uma consorciada.

4.35.1. Em todos os casos:

4.35.1.1. a **Garantia da Proposta** deverá assegurar a responsabilidade do **Consórcio**, sendo vedado o instrumento que garanta apenas a participação de consorciada; e

4.35.1.2. o nome do **Consórcio**, as razões sociais de todas as consorciadas e a indicação dos percentuais de participação devem constar da **Garantia da Proposta**.

4.36. A **Garantia da Proposta** deverá ser incluída no Volume 1 e conter, conforme o caso: (i) o instrumento da fiança bancária, em favor da **ANTAQ**; (ii) a apólice de seguro-garantia, tendo como segurada a **ANTAQ**; ou (iii) comprovantes de depósito da caução em dinheiro efetuada em agência da Caixa Econômica Federal.

4.37. No caso de **Garantia da Proposta** aportada sob a modalidade de seguro-garantia, devem ser observadas as seguintes exigências adicionais:

4.37.1. a apólice deverá indicar a **Proponente** como tomadora e a **ANTAQ** como beneficiária, e deverá, ainda, observar a legislação e regulamentação aplicáveis, incluindo, sem limitação, os atos normativos da **SUSEP** aplicáveis a seguros-garantia;

4.37.2. a apólice deverá ser emitida por seguradora devidamente constituída e autorizada a operar pela **SUSEP** e que possua cadastro na **B3**; e

4.37.3. a autenticidade das apólices de seguro-garantia com certificação digital deverá ser passível de verificação no site da seguradora ou da **SUSEP**.

4.38. No caso de **Garantia da Proposta** aportada sob a modalidade de fiança bancária, devem ser observadas as seguintes exigências adicionais:

4.38.1. a fiança deverá indicar a **Proponente** como afiançada e que as obrigações da fiança tenham a **ANTAQ** como favorecida;

4.38.2. a fiadora escolhida deverá possuir cadastro na **B3**;

4.38.3. a fiadora deverá renunciar a qualquer benefício de ordem;

4.38.4. a fiadora deverá ser banco comercial, de investimento e/ou múltiplo, autorizada a funcionar no Brasil, segundo a legislação brasileira e o regulamento próprio do setor financeiro, e deverá observar as vedações do Conselho Monetário Nacional quanto aos limites de endividamento e diversificação do risco;

4.38.5. a fiadora deverá ser instituição financeira classificada entre o primeiro e o segundo piso, ou seja, entre “A” e “B” na escala de *rating* de longo prazo de, no mínimo, uma das seguintes agências de classificação de risco: Fitch Ratings, Moody’s ou Standard & Poors; e

4.38.6. a instituição financeira deverá possuir o sistema EMVIA, para que a **B3** verifique a autenticidade da fiança.

4.39. Nas modalidades de seguro-garantia e fiança bancária, os instrumentos de garantia deverão ter:

4.39.1. seu valor expresso em Reais (R\$); e

4.39.2. assinatura dos administradores da sociedade emitente (podendo ser assinatura com certificação digital, no caso de apólice emitida dessa forma), com comprovação dos respectivos poderes para representação.

4.40. No caso da **Garantia da Proposta** aportada sob a modalidade de caução de títulos públicos federais:

4.40.1. a(s) **Proponente(s)** detentora(s) de carteira própria de títulos públicos federais deverá(ão) proceder ao aporte da **Garantia da Proposta** mediante a transferência desses títulos no Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC), para a conta mantida pela **B3** no sistema;

4.40.2. os títulos públicos serão valorados diariamente pelo seu valor econômico,

conforme definido pelo Ministério da Fazenda e apurado pela **B3**; e

4.40.3. serão aceitos apenas os seguintes títulos públicos federais: (i) Tesouro Prefixado (Letras do Tesouro Nacional – LTN); (ii) Tesouro SELIC (Letras Financeiras do Tesouro – LFT); (iii) Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais (Notas do Tesouro Nacional - série B - NTN -B); ou (iv) Tesouro Prefixado com Juros Semestrais (Notas do Tesouro Nacional - série F - NTN-F).

4.41. A **B3** analisará a regularidade e a efetividade das **Garantias de Proposta** apresentadas, comunicando à **Comissão de Licitação** o resultado de tal análise. Caberá à **Comissão de Licitação** a decisão final sobre a aceitação das **Garantias de Proposta** apresentadas.

4.42. A **Garantia da Proposta** estará autorizada a ser retirada 15 (quinze) dias após a assinatura do **Contrato de Concessão** ou 15 (quinze) dias após a publicação da decisão informando sobre o insucesso do **Leilão**, caso aplicável.

4.43. As **Garantias de Proposta** apresentadas em favor da **ANTAQ** poderão ser executadas, após prévio contraditório em processo administrativo, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Capítulo IX e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses:

4.43.1. inadimplemento total ou parcial, por parte das **Proponentes**, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no **Leilão**;

4.43.2. apresentação, pela **Proponente**, de documentos em desconformidade com o estabelecido neste **Edital**;

4.43.3. ausência de ratificação de proposta pela **Proponente**, conforme o caso;

4.43.4. retirada da **Proposta Econômica**, pela **Proponente**, no período de validade;

4.43.5. ausência de apresentação de **Proposta Econômica** ou manifestação de ausência de interesse pela **Proponente**;

4.43.6. não cumprimento, pela **Proponente**, das obrigações prévias à assinatura do **Contrato de Concessão**, ~~incluindo a transferência para a Conta Vinculada de valor estabelecido nos termos deste Edital;~~

4.43.7. recusa da **Adjudicatária** em celebrar o **Contrato de Concessão**;

4.43.8. recusa em efetuar o pagamento integral e tempestivo dos valores previstos neste **Edital** (ainda que a recusa seja manifestada somente por consorciada integrante de **Consórcio**);

4.43.9. prática de atos visando fraudar o **Leilão** ou frustrar os seus objetivos;

4.43.10. cobertura de multas, penalidades, remuneração da **B3** e indenizações eventualmente devidas à **ANTAQ**, sem prejuízo de eventuais outras consequências, conforme aplicáveis a

cada caso, tais como execução específica, aplicação de outras penalidades, e/ou responsabilização da(s) **Proponente(s)** por valores devidos ou indenizáveis que extrapolem a **Garantia da Proposta**; e

4.43.11. recusa em fornecer esclarecimentos e documentos ou em cumprir as exigências solicitadas pela **Comissão de Licitação**, nos prazos por ela determinados e de acordo com os termos deste **Edital**.

Seção V – Habilitação

4.44. Os **Documentos de Habilitação** serão compostos por documentos que comprovem a regularidade jurídica, fiscal, trabalhista e econômico-financeira das **Proponentes**.

4.45. As **Proponentes** estrangeiras deverão apresentar os documentos equivalentes aos exigidos neste **Edital**, conforme instruções previstas no Item 1.25 e seguintes.

4.46. Caso alguma das certidões relacionadas no Capítulo IV, Seção V, seja positiva, e nela não esteja consignada a situação atualizada do processo, deverá estar acompanhada de prova de quitação e/ou de certidões que tragam a situação atualizada da ação ou dos procedimentos administrativos que comprovem a regularidade fiscal, com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à data da **Sessão Pública do Leilão**.

Subseção I – Habilitação Jurídica

4.47. As **Proponentes** deverão apresentar os documentos a seguir listados, em vias física e eletrônica:

4.47.1. Para qualquer tipo de sociedade, ato constitutivo, estatuto ou contrato social, acompanhado de prova dos administradores em exercício (últimos atos de eleição dos diretores e do conselho de administração que elegeu a última diretoria, bem como respectivos termos de posse, conforme o caso), devidamente registrados na junta comercial ou cartório de registro competentes, e certidão expedida pela junta comercial ou cartório de registro competente com informações atualizadas sobre o registro da sociedade;

4.47.2. No caso de instituição financeira, comprovação de autorização de funcionamento pelo Banco Central do Brasil, além dos demais documentos aplicáveis previstos no Item 4.47.1;

4.47.3. No caso de **FIP**, a seguinte documentação adicional, além dos demais documentos aplicáveis previstos no Item 4.47.1:

4.47.3.1. cópia autenticada do instrumento de constituição e do inteiro teor do Regulamento em vigor, devidamente acompanhados de certidão comprobatória de seu registro em Cartório de Registro de Títulos e Documentos;

4.47.3.2. cópia autenticada do comprovante de registro de funcionamento do **FIP** junto à

CVM;

4.47.3.3. prova de contratação de gestor, se houver, bem como de eleição do administrador em exercício;

4.47.3.4. comprovante de registro do administrador e, se houver, do gestor do **FIP**, perante a **CVM**; e

4.47.3.5. comprovação de que o **FIP** se encontra devidamente autorizado a participar do **Leilão** e que o seu administrador pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do **Leilão**, assumindo em nome do **FIP** todas as obrigações e direitos que decorrem do **Leilão**.

4.47.4. No caso de entidade aberta ou fechada de previdência complementar, comprovação de autorização específica quanto à sua constituição e funcionamento, expedida pelo respectivo órgão fiscalizador e declaração emitida pela Superintendência Nacional de Previdência Complementar (PREVIC), do Ministério da Economia (ME), de que os planos e benefícios por ela administrados não se encontram sob liquidação ou intervenção, além dos demais documentos aplicáveis previstos no Item 4.47.1;

4.47.5. No caso de **Proponentes** estrangeiras em funcionamento no Brasil, serão exigidos ato de autorização e ato de registro para funcionamento, expedidos pelos órgãos competentes, quando a atividade assim o exigir, além dos demais documentos aplicáveis previstos no Item 4.47.1; e

4.47.6. Para todas as **Proponentes**, individuais ou em **Consórcio**, **Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico**, público ou particular, contendo compromisso de constituição de subsidiária integral, com contabilidade separada, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração da **Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado**, na forma do **Anexo 10**.

Subseção II – Habilitação Econômico-Financeira

4.48. A **Proponente** deverá apresentar os documentos a seguir listados:

4.48.1. para qualquer tipo de sociedade empresária: Certidão Negativa de Pedido de Falência, Recuperação Judicial e Extrajudicial, expedida pelo Distribuidor Judicial da Comarca (Varas Cíveis) da cidade onde a sociedade empresária for sediada, com data de, no máximo, 30 (trinta) dias anteriores à data da **Sessão Pública do Leilão**. Em havendo ação judicial distribuída em nome da **Proponente** ou ajuizada contra si tendo por objeto pedido de recuperação judicial, deverá ser juntada certidão narrativa do feito que aponte a situação do processo atualizado, compreendendo o período de 90 (noventa) dias antes da data da **Sessão Pública do Leilão**.

4.48.2. para sociedades simples: Certidão expedida pelo Distribuidor Judicial das Varas

Cíveis em geral (Execução Patrimonial) da Comarca onde a sociedade simples for sediada, datada de, no máximo, 30 (trinta) dias anteriores à data da **Sessão Pública do Leilão**, bem como certidão listando todos os cartórios distribuidores cíveis do domicílio da **Proponente**;

4.48.3. caso a sede não seja o principal estabelecimento da **Proponente**, deverão ser apresentadas certidões judiciais relativas ao principal estabelecimento, adicionalmente às certidões da sede.

- 4.49. Quando a **Proponente** for uma entidade aberta ou fechada de previdência complementar, deverá apresentar, adicionalmente, declaração de que os planos e benefícios por ela administrados não se encontram sob liquidação ou intervenção da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou da Superintendência Nacional de Previdência Complementar (PREVIC), ambas do Ministério da Economia.

Subseção III – Habilitação Técnica

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

4.50.1. A Proponente que participar do leilão isoladamente deverá ser um **Operador de Terminal Portuário de Contêineres** que tenha operado, em pelo menos um dos últimos 5 (cinco) anos, terminal que tenha movimentado, naquele ano, no mínimo, 250.000 (duzentos e cinquenta mil) TEUs. Caso a movimentação esteja expressa em unidade equivalente a um contêiner de 20 pés (TEU), a relação deverá ser de 11 (onze) toneladas para 1 (um) TEU.

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

- a) pode ser comprovado por empresas do mesmo **Grupo Econômico**;
- b) refere-se à movimentação exclusiva de um único terminal explorado pelo **Operador de Terminal Portuário de Contêineres**;
- c) pode ser comprovado por terminais que operam em território estrangeiro.

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

- a) informação extraída de base de dados pública oficial governamental ou de organismo internacional; ou
- b) atestado da autoridade portuária ou autoridade equivalente onde se localiza o terminal portuário do **Operador de Terminal Portuário de Contêineres**, no caso de aplicação do Item 4.50.2, “c”.

4.50.4. A **Proponente** que participar do **Leilão** sob a forma de **Consórcio** deverá ter, na composição do **Consórcio**, um **Operador de Terminal Portuário de Contêineres** que

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

Subseção IV – Regularidade Fiscal e Trabalhista

4.51. A **Proponente** deverá apresentar os documentos a seguir listados para comprovar sua regularidade fiscal e trabalhista:

4.51.1. prova de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica do Ministério da Economia – CNPJ/ME;

4.51.2. cópia simples do cartão de inscrição no cadastro de contribuinte estadual relativo ao domicílio ou sede da **Proponente**, ou certidão de não contribuinte, conforme o caso;

4.51.3. cópia simples do cartão de inscrição no cadastro de contribuinte municipal relativo ao domicílio ou sede da **Proponente**, ou certidão de não contribuinte, conforme o caso;

4.51.4. certificado de regularidade perante o FGTS, que esteja dentro do prazo de validade nele atestado;

4.51.5. prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, mediante a apresentação da certidão conjunta, emitida pela Secretaria da RFB e pela **PGFN**, relativamente aos tributos administrados pela **RFB**, às contribuições previdenciárias e à Dívida Ativa da União, administrada pela **PGFN**;

4.51.6. prova de regularidade fiscal perante as fazendas estadual e municipal, esta última referente aos tributos mobiliários e imobiliários, ou certidão de não contribuinte, caso aplicável, todas do respectivo domicílio ou sede da **Proponente**, e com prazo de, no máximo, 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data da **Sessão Pública do Leilão**, prevalecendo-se o prazo de validade nelas atestado; e

4.51.7. certidão negativa de débitos trabalhistas, nos termos do Título VII-A da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943.

4.51.8. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Estado de Santa Catarina e a Fazenda do Município de Itajaí/SC, com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à data para recebimento dos volumes, prevalecendo o prazo de validade nelas atestados.

Subseção V – Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal

4.52. A **Proponente** deverá apresentar a Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal, conforme modelo constante no Anexo 5 deste **Edital**.



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



CAPÍTULO V – ETAPAS DO LEILÃO

Seção I – Entrega dos Documentos

5.1. As **Proponentes**, sob pena de desclassificação, deverão apresentar na **B3**, no dia indicado no Item 8 do cronograma previsto no Capítulo VIII, por representante dos **Participantes Credenciados**, invólucro único lacrado, contendo 2 (duas) vias dos Volumes 1, 2 e 3 lacrados pelo **Proponente**, distintos e identificados em sua capa da seguinte forma:

1º VOLUME:

LEILÃO N.º [•]/[•]-ANTAQ – CONCESSÃO DO PORTO ORGANIZADO DE ITAJAÍ, COM VISTAS À SUA ADMINISTRAÇÃO PARCIAL E EXPLORAÇÃO DA SUA INFRAESTRUTURA

DENOMINAÇÃO SOCIAL DA PROPONENTE OU DENOMINAÇÃO DO CONSÓRCIO, INDICANDO SEUS INTEGRANTES E RESPECTIVA EMPRESA LÍDER

PARTICIPANTE CREDENCIADO

NOME, TELEFONE E E-MAIL DOS REPRESENTANTES DA PROPONENTE E DO PARTICIPANTE CREDENCIADO

VOLUME 1 – DECLARAÇÕES, DOCUMENTOS DE REPRESENTAÇÃO E GARANTIA DA PROPOSTA

2º VOLUME:

LEILÃO N.º [•]/[•]-ANTAQ – CONCESSÃO DO PORTO ORGANIZADO DE ITAJAÍ, COM VISTAS À SUA ADMINISTRAÇÃO PARCIAL E EXPLORAÇÃO DA SUA INFRAESTRUTURA

DENOMINAÇÃO SOCIAL DA PROPONENTE OU DENOMINAÇÃO DO CONSÓRCIO, INDICANDO SEUS INTEGRANTES E RESPECTIVA EMPRESA LÍDER

PARTICIPANTE CREDENCIADO

NOME, TELEFONE E E-MAIL DOS REPRESENTANTES DA PROPONENTE E DA PARTICIPANTE CREDENCIADO

VOLUME 2 – PROPOSTA ECONÔMICA

3º VOLUME:

LEILÃO N.º [•]/[•]-ANTAQ – CONCESSÃO DO PORTO ORGANIZADO DE ITAJAÍ, COM VISTAS À SUA ADMINISTRAÇÃO PARCIAL E EXPLORAÇÃO DA SUA INFRAESTRUTURA

DENOMINAÇÃO SOCIAL DA PROPONENTE OU DENOMINAÇÃO DO CONSÓRCIO, INDICANDO SEUS INTEGRANTES E RESPECTIVA EMPRESA LÍDER

PARTICIPANTE CREDENCIADO

NOME, TELEFONE E E-MAIL DOS REPRESENTANTES DA PROPONENTE E DO PARTICIPANTE CREDENCIADO

VOLUME 3 – DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO

5.2. As vias de cada um dos volumes deverão conter, além da identificação citada no Item 5.1, os subtítulos “1ª Via” e “2ª Via”, respectivamente.

5.3. As vias de cada um dos volumes deverão ser encadernadas separadamente, com todas as páginas numeradas sequencialmente, inclusive as páginas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver, independentemente de ser mais de um caderno, da primeira à última página, de forma que a numeração da última página do último caderno reflita a quantidade de páginas de cada volume, não sendo permitidas emendas, rasuras ou ressalvas, sendo que cada volume deve ter um termo de encerramento indicando o número de páginas.

5.4. Cada um dos volumes, além das vias físicas, será apresentado em meio eletrônico, por meio de *pen drive* sem restrições de acesso ou proteção de conteúdo, com teor idêntico ao das 2 (duas) vias impressas. O formato poderá ser “.PDF”, desde que sem restrições de acesso ou proteção de conteúdo. Poderá ser apenas um único arquivo ou arquivos separados, desde que relativos ao mesmo volume.

5.5. Caso exista divergência entre as informações apresentadas em meio físico e eletrônico, prevalecerão aquelas fornecidas em meio físico. Um dos **Representantes Credenciados** deverá inserir sua rubrica sobre o lacre de cada um dos volumes especificados no Item 5.1, indicando ao lado da rubrica, de próprio punho, a data e a hora do momento do lacre.

5.6. Serão admitidas assinaturas digitais, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.153, de 13 de novembro de 2020, desde que no documento apresentado constem meios hábeis para a verificação de sua autenticidade, incluindo, mas não se limitando, a QR Codes e códigos para validação em links de sites expressamente indicados no documento em questão.

5.6.1. No caso de utilização de assinaturas eletrônicas, fica dispensado o reconhecimento de firma.

5.7. No Volume 1 e conforme o **Anexo 11**, a **Proponente** apresentará declaração, na qual destacará em quais prerrogativas referentes aos critérios de desempate estabelecidos nos art. 45, §2º e art. 3º, §2º da Lei nº 8.666/93 se enquadra e, caso se sagre vencedora a partir da aplicação das referidas prerrogativas, deverá comprovar seu atendimento mediante entrega de documentos em via única para análise da **Comissão de Licitação**, em prazo a ser por ela estabelecido.

5.7.1. Em caso de participação de proponentes em **Consórcio**, serão considerados os critérios de desempate declarados pela empresa líder, os quais aproveitarão a todo o **Consórcio** para efeito do exercício das prerrogativas de desempate de que trata o Item 5.7.

Seção II – Conteúdo e análise das Declarações, Documentos de Representação e Garantia da Proposta constantes do Volume 1

5.8. A participação das **Proponentes** no **Leilão** estará condicionada à apresentação dos

seguintes documentos, a serem incluídos no Volume 1:

- 5.8.1. declarações referidas nos Subitens 4.4.2, 4.4.3 e 4.4.5/4.4.6;
- 5.8.2. documentos de representação, referidos no Capítulo IV, Seção II;
- 5.8.3. **Garantia da Proposta**, nas condições estabelecidas neste **Edital** e no **Anexo 1**; e
- 5.8.4. contrato de intermediação entre **Participante Credenciado** e **Proponente** (acompanhada dos poderes dos signatários), conforme modelo constante do **Anexo 1**, a ser divulgado em momento oportuno no sítio eletrônico [•].

5.9. A **B3** analisará a regularidade das declarações preliminares, dos documentos de representação e das **Garantias de Proposta** apresentadas, comunicando à **Comissão de Licitação** o resultado da sua análise. Caberá à **Comissão de Licitação** decidir sobre a aceitabilidade de tais documentos.

Seção III – Sessão Pública do Leilão

5.10. 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, observadas as regras do **Manual B3 de Procedimentos do Leilão**.

5.11. Na **Sessão Pública do Leilão**, serão inicialmente abertas as **Propostas Econômicas** das **Proponentes** que tiverem o Volume 1 aceito pela **Comissão de Licitação**.

5.12. O critério de julgamento do **Leilão** é o de maior **Valor de Outorga**, devendo o montante ser apresentado em reais, com no máximo 2 (duas) casas decimais.

5.13. Abertas as propostas, estas serão ordenadas por meio do critério de maior **Valor de Outorga**.

5.14. As **Proponentes** classificadas serão aquelas cuja proposta atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e ainda esteja submetida às condições e termos previstos neste **Edital**.

5.15. No caso de recebimento de proposta de apenas uma **Proponente** classificada, esta será considerada vencedora do **Leilão**.

5.16. Caso sejam recebidas 2 (duas) ou mais propostas, será realizado o Leilão em viva-voz.

5.17. Participarão do **Leilão** em viva-voz as **Proponentes** classificadas cuja oferta atenda a pelo menos uma das seguintes condições:

- 5.17.1. Esteja entre as 03 (três) maiores ofertas de **Valor de Outorga**; ou
- 5.17.2. A oferta de **Valor de Outorga** seja igual ou superior a 90% (noventa por cento) do **Valor de Outorga** ofertado pelo **Proponente** cuja proposta corresponda à maior oferta.

5.18. As **Proponentes** apenas poderão apresentar lances na etapa viva-voz caso suas ofertas satisfaçam os termos do Item 5.17.

5.19. Cada lance deverá superar o montante da oferta da própria **Proponente**, considerando que o lance:

5.19.1. deverá respeitar o intervalo mínimo entre lances, que será determinado pelo Diretor da **Sessão Pública do Leilão** e que deverá tomar como referência a última proposta ofertada pela **Proponente**;

5.19.2. deverá respeitar o tempo máximo entre lances fixado pelo Diretor da **Sessão Pública do Leilão**;

5.19.3. deverá alterar a classificação da **Proponente**; e

5.19.4. não poderá ter valor idêntico ao lance de outra **Proponente**.

5.20. O Diretor da **Sessão Pública do Leilão** declarará o encerramento do **Leilão** quando, terminado o prazo dado para a oferta de novos lances, nenhuma **Proponente** se manifestar com novo lance segundo as condições estabelecidas no Item 5.19.

5.21. Encerrado o **Leilão**, será declarada vencedora a **Proponente** que tiver apresentado a maior oferta de **Valor de Outorga** pela concessão.

5.22. Imediatamente após o encerramento do **Leilão**, havendo oferta de lances em viva-voz, todas as **Proponentes** deverão ratificar as suas propostas finais mediante a assinatura de carta a ser emitida pela **Comissão de Licitação**, conforme modelo constante no **Anexo 12**, contendo a oferta vencedora.

5.23. Em caso de empate entre **Propostas Econômicas**, não sendo resolvido mediante apregoação à viva-voz, o desempate ocorrerá mediante a reapresentação de propostas escritas, sagrando-se vencedora a **Proponente** que apresentar a maior proposta escrita.

5.23.1. As propostas escritas a serem reapresentadas deverão observar, no que couber, as disposições do Item 5.19.

5.23.2. Não sendo resolvido o desempate na forma do Item 5.23, aplicar-se-ão os critérios legais de preferência, na forma do art. 45 § 2º e art. 3º, § 2º da Lei nº 8.666/93, conforme o Item 5.7, e não sendo resolvido desta forma, por sorteio, a ser realizado na mesma **Sessão Pública do Leilão**, nos termos do **Manual B3 de Procedimentos do Leilão**.

Seção IV – Análise dos Documentos de Habilitação

5.24. Os **Documentos de Habilitação** e os demais documentos integrantes do Volume 3 da **Proponente** vencedora do **Leilão** serão analisados em ambiente reservado.

5.25. Será desclassificada do certame a **Proponente** que apresentar os **Documentos de Habilitação** ou os demais documentos integrantes do Volume 3 em desconformidade com o exigido neste **Edital e seus Anexos**.

5.26. Eventuais falhas na entrega ou defeitos formais nos documentos integrantes do Volume 3 poderão ser sanados, nos termos do Item 2.3.1, conforme procedimento e prazo a serem definidos pela **Comissão de Licitação**.

5.26.1. Considera-se falha ou defeito formal aquele que (i) não desnature o objeto substancial do documento apresentado, e que (ii) não impeça a aferição, com a devida segurança, da informação constante da documentação.

5.27. Caso ocorra a inabilitação da **Proponente** declarada vencedora do **Leilão**, a **Comissão de Licitação** abrirá o volume de **Documentos de Habilitação** da **Proponente** classificada em segundo lugar e assim sucessivamente até que uma **Proponente** seja considerada habilitada, observada a ordem de classificação de propostas fixada na **Sessão Pública do Leilão**.

5.28. A inabilitação da **Proponente** que tenha sido considerada a vencedora do **Leilão**, garantida a ampla defesa e o contraditório, ensejará a fixação de multa, equivalente ao valor da **Garantia da Proposta**, a qual será integralmente executada para quitação do débito.

5.29. A **Proponente** obriga-se a comunicar à **Comissão de Licitação**, imediatamente após sua ocorrência, qualquer fato ou circunstância superveniente que altere ou comprometa suas condições de habilitação.

Seção V – Instruções gerais para interposição de recursos administrativos

5.30. Após o término da fase de habilitação, haverá a fase recursal única, em que as **Proponentes** que participarem do **Leilão** poderão recorrer de todas as decisões da **Comissão de Licitação**.

5.30.1. A despeito da fase recursal única após o término da fase de habilitação, as **Proponentes** que desejarem recorrer em face dos atos do julgamento da **Garantia da Proposta**, da **Proposta Econômica** ou da habilitação deverão manifestar, imediatamente após o término de cada sessão, sua intenção de recorrer, sob pena de preclusão.

5.31. Caso todas as **Proponentes** renunciem expressamente ao direito de recorrer, o processo licitatório será submetido à homologação imediatamente após a publicação da ata de julgamento da licitação.

5.32. Os recursos deverão ser apresentados por meio eletrônico, no sítio eletrônico [•], em área própria para o **Leilão**, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da publicação da decisão que julgar a habilitação, devendo ser dirigidos à [•].

5.32.1. A interposição dos recursos deverá observar o horário limite de 18h do último dia do prazo.

5.32.2. O prazo para apresentar contrarrazões será de 5 (cinco) dias úteis, tendo início a partir do encerramento do prazo recursal, respeitado o horário limite de 18h do último dia do prazo.

5.32.3. A **Comissão de Licitação** poderá, de ofício ou mediante provocação, reconsiderar sua decisão no prazo de até 5 (cinco) dias úteis após decurso do prazo das contrarrazões, ou, nesse mesmo prazo, encaminhar o recurso à autoridade superior, devidamente instruído.

5.32.4. Caso a **Comissão de Licitação** não reconsidere sua decisão, nos termos do Item 5.32.3, sua autoridade superior deverá proferir decisão quanto ao recurso interposto no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da data de seu recebimento.

5.32.5. Eventuais interposições de recursos serão comunicadas no sítio eletrônico [•] até o 5º dia útil do prazo recursal constante do Item 5.32, com a publicação do inteiro teor dos recursos.

5.33. Os recursos somente serão admitidos quando subscritos por representante(s) legal(is), **Representantes Credenciados** ou por procurador com poderes específicos, munido(s) do(s) instrumento(s) que demonstre(m) poderes para tanto, e serão assim identificados:

RECURSO ADMINISTRATIVO

LEILÃO N.º [•]/[•]-ANTAQ – CONCESSÃO DO PORTO ORGANIZADO DE ITAJAÍ, COM VISTAS À SUA ADMINISTRAÇÃO PARCIAL E EXPLORAÇÃO DA SUA INFRAESTRUTURA

ATT. SR. PRESIDENTE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO

5.34. Caso haja interposição de recursos tratando da habilitação das **Proponentes** ou do resultado preliminar do **Leilão**, poderá ser divulgado novo cronograma pela **Comissão de Licitação**, respeitando-se todos os prazos legais na definição para nova data.

5.35. O resultado do julgamento de recursos que eventualmente forem interpostos será publicado no Diário Oficial da União e no sítio eletrônico [•].

Seção VI – Da Homologação e Adjudicação do Objeto do Leilão

5.36. Constatado o atendimento, pela **Proponente** vencedora do **Leilão**, das condições de habilitação e classificação, o certame será encaminhado pela **ANTAQ** para homologação e adjudicação de seu objeto pelo **Poder Concedente**.

CAPÍTULO VI – OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO

6.1. As obrigações previstas neste Capítulo, mais precisamente no Item 6.2, devem ser cumpridas pela **Adjudicatária** no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias a contar da publicação do ato de homologação e adjudicação do **Leilão**, prorrogável, justificadamente, a critério da **ANTAQ**.

6.2. Caberá à **Adjudicatária** apresentar ao **Poder Concedente** os seguintes documentos:

6.2.1. Comprovante de recolhimento da remuneração à **B3**, no valor de R\$ 941.668,85 (novecentos e quarenta e um mil, seiscentos e sessenta e oito reais e oitenta e cinco centavos), cujo pagamento deverá ser efetuado no prazo e nas condições previstos no **Anexo 1**;

6.2.2. Comprovante de pagamento à **Infra S.A.**, a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do **Porto Organizado**, do valor de **R\$ 3.895.692,29** (três milhões, oitocentos e noventa e cinco mil, seiscentos e noventa e dois reais e vinte e nove centavos), corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de abril de 2022.

6.2.3. Comprovante de depósito no valor de **R\$ 65.830.759,45** (sessenta e cinco milhões, oitocentos e trinta mil, setescentos e cinquenta e nove reais e quarenta e cinco centavos), em contas bancárias a serem indicadas pelo Poder Concedente, vinculadas ao pagamento à atual arrendatária às arrendatárias anteriores pela compra dos equipamentos não reversíveis ou não integralmente amortizados, listados no Anexo 8 da minuta do **Contrato de Concessão**, tendo em vista a necessidade de garantia da continuidade da operação, corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de abril de 2022.

6.2.4. Comprovante de depósito no valor de **R\$ 164.040.827,97** (cento e sessenta e quatro milhões, quarenta mil, oitocentos e vinte e sete reais e noventa e sete centavos), em conta bancária a ser indicada pelo **Poder Concedente**, vinculada a indenização para fins de ressarcimento da atual arrendatária responsável pelas operações no **Porto Organizado**, de que trata na Resolução ANTAQ nº 7.828, de 19 de junho de 2020, corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de abril de 2022.

6.2.5. ata da assembleia geral de constituição da **Concessionária** como uma sociedade de propósito específico, na forma de sociedade por ações, e o respectivo estatuto social, com a correspondente certidão da Junta Comercial e inscrição no CNPJ/ME (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Economia), em que conste: (i) a indicação de sua composição societária, com a descrição dos tipos de ações e de participação dos acionistas, por tipo de ação; (ii) seus órgãos de administração; (iii) que a sua finalidade exclusiva será explorar o objeto do **Contrato de Concessão**; e (iv) constituição de subsidiária integral, com contabilidade separada, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração do acesso aquaviário do **Porto Organizado**.

6.2.6. comprovante de subscrição do capital social inicial mínimo exigido no **Contrato de Concessão**, em moeda corrente nacional, e comprovante de integralização no valor mínimo de R\$ 271.529.403,71 (duzentos e setenta e um milhões, quinhentos e vinte e nove mil, quatrocentos e três reais e setenta e um centavos)), devendo o valor remanescente de R\$ 271.529.403,71 (duzentos e setenta e um milhões, quinhentos e vinte e nove mil, quatrocentos e três reais e setenta e um centavos) a ser integralizado até a **Data de Assunção**;

6.2.7. comprovante de contratação da **Garantia de Execução Contratual**, nos termos do Contrato de Concessão;

6.2.7.01 A **Garantia de Execução Contratual** a ser apresentada terá seu valor, indicado na Subcláusula 14.9 do **Contrato de Concessão**, reajustado pela variação do **IPCA**, mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$Pt1 = Pt0 * (IPCA_{t1} / IPCA_{t0})$$

em que:

$Pt1$ corresponde ao valor da **Garantia de Execução Contratual**, devidamente reajustado;

$Pt0$ corresponde ao valor monetário da **Garantia de Execução Contratual** indicado na Subcláusula 14.9 do **Contrato de Concessão**, referenciado a janeiro de 2021;

$IPCA_{t1}$ corresponde ao número índice do **IPCA** referenciado à data do reajuste;

$IPCA_{t0}$ corresponde ao número índice do **IPCA** referenciado a abril de 2022;

$IPCA_{t1} / IPCA_{t0}$ corresponde a 1 (um) mais a variação do **IPCA** acumulada no período compreendido entre janeiro de 2021 e a data do reajuste; e

$t1$ corresponde ao período da data do reajuste.

6.2.8. certidão hábil a comprovar a adimplência perante à **SPI** e à **ANTAQ**, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam **Controladoras, Controladas** ou possuam controlador comum com a **Adjudicatária**;

6.2.9. cópia autenticada do contrato celebrado com o **Banco Depositário** e com o **Poder Concedente**, observado o disposto nos Subitens 7.1.1 e 7.1.2;

6.2.10. comprovante de depósito na Conta Única do Tesouro do montante correspondente a 100% (cem por cento) do **Valor de Outorga** proposto no Leilão, considerando o lance vencedor oferecido na etapa de viva-voz, caso aplicável; e

6.2.11. **Plano Básico de Implantação (PBI)**, nos termos do Anexo 13;

6.3. Em caso de descumprimento das condições previstas no Item 6.2, a **Adjudicatária** estará sujeita às penalidades previstas no Capítulo IX.

CAPÍTULO VII – CELEBRAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

7.1. Cumpridas as exigências previstas no Capítulo VI, a **Adjudicatária** será convocada para assinar, com o **Poder Concedente**, o **Contrato de Concessão**.

7.2. A recusa da **Adjudicatária** em assinar o **Contrato de Concessão**, em até 5 (cinco) dias úteis, contados da respectiva convocação, sem justificativa aceita pelo **Poder Concedente**, sujeitará a **Adjudicatária** às penalidades previstas no Capítulo IX.

CAPÍTULO VIII – CRONOGRAMA DE EVENTOS

8.1. O desenvolvimento das etapas do **Leilão** observará a ordem de eventos e cronograma indicados na tabela a seguir.

8.2. A **Comissão de Licitação** terá a prerrogativa de alterar as datas mencionadas ao longo do presente **Edital** e no cronograma abaixo.

Evento	Data	Descrição do Evento
1	[•]	Publicação do Edital e Anexos .
2		Abertura do prazo para impugnação do Edital .
3		Abertura de prazo para solicitação de esclarecimentos ao Edital .
4	[•]	Disponibilização do Anexo 1 .
5	[•]	Fim do prazo para apresentação de solicitação de esclarecimentos ao Edital .
6	[•]	Fim do prazo para impugnação ao Edital .
7	[•]	Divulgação das respostas aos esclarecimentos solicitados.
8	[•]	Entrega dos Volumes 1, 2 e 3 pelas Proponentes na B3 .
9	[•]	Divulgação do resultado da análise do Volume 1, com a indicação de eventuais documentações não aceitas e sua motivação.
10	[•] às [•]h	Início da Sessão Pública do Leilão , com: (i) a abertura das Propostas Econômicas (Volume 2) das Proponentes que tiverem o Volume 1 aceito pela Comissão de Licitação ; (ii) classificação das Propostas Econômicas ; e (iii) ordenação das Propostas Econômicas segundo o critério de maior Valor de Outorga e definição da Proponente vencedora.
11	Até [•]	Divulgação da Ata de Julgamento dos Volumes 2 e 3 e resultado preliminar do Leilão e início do prazo de eventuais recursos contra o resultado preliminar do Leilão .
12	Até [•]	Fim do prazo para interposição de eventuais recursos quanto ao resultado preliminar do Leilão .
13	Até [•]	Publicação do resultado definitivo do Leilão .
14	Até [•]	Homologação do resultado do Leilão e adjudicação de seu objeto.
15	Até [•]	Prazo para cumprimento das obrigações prévias à assinatura do Contrato de Concessão .
16	Entre [•] e [•]	Assinatura do Contrato de Concessão .

8.1. Eventuais modificações de datas serão divulgadas no sítio eletrônico [•].

CAPÍTULO IX – PENALIDADES

9.1. A **Proponente** ou **Adjudicatária** que, convocada no prazo de validade de sua **Proposta Econômica**, deixar de cumprir as condições prévias para assinatura do **Contrato de Concessão**; não assinar o **Contrato de Concessão**; deixar de entregar documentação exigida neste **Edital**; apresentar documentação falsa; ensejar o retardamento da licitação; não manter a **Proposta Econômica**; comportar-se de modo inidôneo; praticar atos ilícitos, dentre os quais os previstos no Capítulo II-B, art. 337-E e seguintes, do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); fizer declaração falsa; cometer fraude fiscal; bem como descumprir qualquer outra condição estabelecida neste Edital ficará sujeita às seguintes sanções, a serem aplicadas pela **ANTAQ** no exercício de suas competências legais:

9.1.1. advertência;

9.1.2. multa, a ser calculada em processo administrativo, no qual serão assegurados o contraditório e a ampla defesa, a ser fixada em até 1% (um por cento) do valor estimado do **Contrato de Concessão**, devendo haver proporção entre a gravidade da infração e o valor da multa; e

9.1.3. suspensão temporária do direito de contratar ou participar de licitações por até 2 (dois) anos.

9.1. Sem prejuízo da aplicação das penalidades previstas no Item 9.1 e da eventual execução de **Garantia da Proposta**, a **Proponente** ou **Adjudicatária** poderá ser declarada inidônea para contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação da pessoa sancionada perante a autoridade.

9.2. Caso os danos causados superem o valor da **Garantia da Proposta** aportada, devido à sua gravidade, a **Proponente** ou **Adjudicatária** responderá pela indenização suplementar.

CAPÍTULO X – DISPOSIÇÕES FINAIS

10.1. O **Leilão** poderá ser revogado pela **ANTAQ** ou pelo **Poder Concedente**, no uso de suas competências, por razões de interesse público decorrentes de fato superveniente devidamente comprovado, pertinente e suficiente para justificar tal revogação.

10.2. A **ANTAQ**, de ofício ou por provocação de terceiros, deverá anular o **Leilão** se verificada qualquer ilegalidade que não possa ser sanada.

10.3. A nulidade do **Leilão** implica a nulidade do respectivo **Contrato de Concessão**, não gerando obrigação de indenizar por parte do **Poder Concedente**, salvo na situação prevista no art. 59, parágrafo único, da Lei nº 8.666/1993.

10.4. As **Proponentes** são responsáveis pela análise de todos os dados e informações sobre o **Leilão**, cabendo-lhes, ainda, arcar com todos os custos e despesas referentes às providências necessárias à elaboração de sua **Proposta Econômica**, bem como à participação no **Leilão**.

10.5. A **Proponente** obriga-se a comunicar à **ANTAQ**, a qualquer tempo, qualquer fato ou circunstância superveniente que seja impeditivo das condições de habilitação, imediatamente após sua ocorrência.

10.6. As informações e documentos apresentados pelas **Proponentes** no âmbito desta licitação serão tratados com a devida confidencialidade, nas hipóteses legais.

10.7. Os atos previstos neste **Edital** deverão ser realizados em dias úteis, em dias e horários de expediente bancário, em Brasília.

Brasília, [•] de [•] de [•].

[•]

Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Contrato nº [•]/~~2021~~[•]2023

CONTRATO DE CONCESSÃO Nº [•], de [•], QUE ENTRE SI
CELEBRAM A UNIÃO, POR INTERMÉDIO DO MINISTÉRIO
~~DA INFRAESTRUTURA DE PORTOS E AEROPORTOS~~, E [•],
COM A INTERVENIÊNCIA-ANUÊNCIA ~~DA~~
~~SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE ITAJAÍ — SPI~~ E DA
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS –
ANTAQ ~~E DO MUNICÍPIO DE ITAJAÍ~~.

A **UNIÃO**, por intermédio do **MINISTÉRIO** ~~DA INFRAESTRUTURA DE PORTOS E AEROPORTOS~~, com sede na Esplanada dos Ministérios, Bloco “R”, CEP 70310-500, Brasília/DF, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 49.582.441/0001-3837-115342/0001-67, doravante denominada **Poder Concedente**, neste ato representada pelo ~~Ministro de Estado~~[•], Exmo. Sr. ~~Tarcísio Gomes de Freitas~~Márcio Luiz França Gomes[•], nomeado pelo Decreto ~~de 1º de janeiro de 2023~~[•]19, e, de outro lado, a [•], sociedade de propósito específico, com sede em [•], inscrita no CNPJ/ME sob o nº [•], doravante denominada **Concessionária**, neste ato representada por seus diretores, Sr.(a). [•], nacionalidade, estado civil, profissão, portador(a) da Cédula de Identidade nº [•], inscrito(a) no CPF/ME sob o nº [•], e Sr.(a). [•], nacionalidade, estado civil, profissão, portador(a) da Cédula de Identidade nº [•], inscrito(a) no CPF/ME sob o nº [•], cujos poderes decorrem do artigo [•] de seus estatutos sociais; com a interveniência-anuência da **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS**, autarquia especial, criada pela Lei nº 10.233, de 5.6.2001, com sede no SEP - Quadra 514 - Conjunto E, Brasília/DF, inscrita no CNPJ/ME sob o nº. 04.903.587/0001-08, neste ato representada pelo Diretor-Geral, Sr. [•], designado pela [•], publicada no DOU de [•], nacionalidade, estado civil, profissão, portador da Cédula de Identidade nº [•], inscrito no CPF/ME sob o nº [•], doravante denominada **ANTAQ**, e do MUNICÍPIO DE ITAJAÍ, estado de Santa Catarina, neste ato representada pelo seu Prefeito, Sr. [•], nacionalidade, estado civil, profissão, portador da Cédula de Identidade nº [•], inscrito no CPF/ME sob o nº [•], celebram o presente **Contrato de Concessão**, para a realização do objeto a seguir indicado, em decorrência do resultado da licitação pública, sob a modalidade de **Leilão**, realizada em [•].[•].[•], por intermédio do **Edital** nº [•], no âmbito do Programa Nacional de Desestatização, regido pela Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997 e suas alterações.

Formatvorlagendefinition: Level 3: Mit Gliederung + Ebene: 3 + Nummerierungsformatvorlage: i, ii, iii, ... + Beginnen bei: 1 + Ausrichtung: Links + Ausgerichtet an: 4,34 cm + Einzug bei: 4,98 cm

Kommentar [CdSF1]: Verificar qual ente representará a administração portuária pública. Talvez possamos substituir SPI por Município de Itajaí, da forma como está no Convênio de Delegação 08/97

Formatiert: Nicht Hervorheben

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

SUMÁRIO

1. Disposições Iniciais	3
2. Objeto	10
3. Área da Concessão	12
4. Prazo de Vigência	12
5. Valor estimado do Contrato de Concessão	12
6. Encargos contratuais	12
7. PDZ e REP	17
8. Transferência de Contratos de Uso	20
9. Exploração de Áreas Afetas às Operações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias	20
10. Plano Básico de Implantação	22
11. Transição Operacional	25
12. Governança Corporativa	26
13. Deveres da Concessionária	30
14. Deveres do Poder Concedente	40
15. Deveres da ANTAQ	41
16. Direitos e Deveres da Administração Portuária Pública	42
17. Direitos e Deveres dos Usuários	43
18. Remuneração da Concessionária	43
19. Alocação dos Riscos	44
20. Equilíbrio Econômico-Financeiro	51
21. Reajuste e Revisão Tarifária	51
22. Revisão dos Parâmetros da Concessão	52
23. Proposta Apoiada	53
24. Revisão Extraordinária	53
25. Fiscalização	55
26. Penalidades	55
27. Subcontratação	57
28. Transferência de Controle Societário da Concessionária e de Titularidade da Concessão	57
29. Financiamento e Acordo Tripartite	58
30. Intervenção	59
31. Prorrogação do Contrato de Concessão	60
32. Extinção da Concessão	61
33. Bens da Concessão e Bens Reversíveis	65
34. Consulta aos Usuários	67
35. Propriedade Intelectual	68
36. Comitê de Resolução de Disputas	68
37. Arbitragem	71
38. Foro	73

1. Disposições Iniciais

1.1. Definições

1.1.1. Para os fins do presente **Contrato de Concessão**, sem prejuízo de outras definições estabelecidas neste documento, os respectivos termos e expressões, sempre que grafados em letras maiúsculas e em negrito, são assim definidos:

1.1.1.1. Adjudicatária: Proponente vencedora do **Leilão**, a quem foi adjudicado o seu objeto;

~~1.1.1.1.1.1.1.2.~~ **Administração Portuária Pública:** Município de Itajaí, ou ente municipal por esse designado, encarregado pelo desempenho parcial das funções de administração do porto, cujas competências são exercidas dentro dos limites definidos na legislação e no presente **Contrato de Concessão**;

~~1.1.1.2. Administração do Porto:~~ Ente representado pela ~~Concessionária e pela Autoridade Portuária Pública~~, responsáveis pelas atividades e prerrogativas referentes à administração do **Porto Organizado**;

1.1.1.3. **Anexo:** Cada um dos documentos **Anexos** a este **Contrato de Concessão**;

1.1.1.4. **ANTAQ:** Agência Nacional de Transportes Aquaviários, autarquia especial, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que figura como interveniente-anuente neste **Contrato de Concessão**;

1.1.1.5. **Área de Influência do Porto Organizado:** Áreas geográficas, contínuas ou não, das quais ou para as quais podem ser transportadas as mercadorias embarcadas ou desembarcadas no **Porto Organizado**, considerada a viabilidade econômica de utilização do **Porto Organizado** e a sua capacidade instalada;

1.1.1.6. **Área da Concessão:** ~~Corresponde à área contida dentro da~~ **Área do Porto Organizado**, ~~com vistas à realização das Atividades pela Concessionária, que inclui as áreas destinadas à Infraestrutura de Acesso Aquaviário bem como à Operação Portuária, exceto as destinadas a movimentação de passageiros ou que tenham sua gestão atribuída à Administração Portuária Pública, nos termos da Subcláusula 3.1.2 e do~~ ~~exceto as áreas especificadas no Anexo 8, e poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do~~ **Porto Organizado**;

1.1.1.7. **Área do Porto Organizado:** Área delimitada por ato do Poder Executivo Federal, nos termos da Portaria nº 28, de 7/1/2020, do Ministério da Infraestrutura, que compreende as **Instalações Portuárias** e a infraestrutura de proteção e de acesso ao **Porto Organizado**;

1.1.1.8. **Áreas Afetas às Operações Portuárias:** Áreas e **Instalações Portuárias** localizadas dentro da **Área da Concessão**, utilizadas ~~em movimentação de passageiros~~, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, conforme definido ~~neste Contrato de Concessão e~~ no **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto**;

1.1.1.9. **Áreas Não Afetas às Operações Portuárias:** Áreas localizadas dentro da poligonal

Formatiert: Schriftart: +Textkörper
(Times New Roman)

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

do **Porto Organizado** que, de acordo com o **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto**, não são reservadas ao exercício das atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, incluindo as de caráter cultural, social, recreativo, comercial e industrial.

1.1.1.10. **Atividades:** Todas as atividades e obrigações atribuídas à **Concessionária**, na forma deste **Contrato de Concessão** e de seus **Anexos**;

1.1.1.11. **Autoridade Aduaneira:** Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil;

~~1.1.1.11. **Autoridade Portuária Pública:** é a Superintendência do Porto de Itajaí em sua função de autoridade portuária, cujas competências são exercidas dentro dos limites definidos na legislação e no presente **Contrato de Concessão**;~~

Formatiert: Schriftart: Fett

1.1.1.12. **Autoridade Marítima:** Marinha do Brasil;

~~1.1.1.13. **Banco Depositário:** Instituição financeira contratada e remunerada pela **Concessionária**, que será responsável por manter e operar a **Conta Vinculada**, na forma prevista na Cláusula 11 e na minuta referencial constante do **Anexo 10**;~~

Kommentar [GM2]: Acabou a conta vinculada

1.1.1.14.1.1.1.13. **Bens da Concessão:** Todos os bens vinculados à **Concessão**, que reverterão ou não ao **Poder Concedente** ao final da **Concessão**, nos termos da Cláusula 33;

1.1.1.15.1.1.1.14. **Bens Reversíveis:** São todos os bens, incluindo as benfeitorias que os integram, vinculados à **Concessão**, que reverterão ao **Poder Concedente** ao final da **Concessão**, nos termos da Cláusula 33 e do **Anexo 8**;

1.1.1.16.1.1.1.15. **Comitê de Resolução de Disputas:** Comitê constituído na forma da Cláusula 36 para auxiliar as **Partes** na composição de disputas oriundas do **Contrato de Concessão**;

1.1.1.17.1.1.1.16. **Comitê de Transição:** Comitê que acompanhará a transição operacional do **Porto Organizado** e a implementação do **Plano de Transferência Operacional**, conforme detalhado no **Anexo 9**;

1.1.1.18.1.1.1.17. **Concessão:** Cessão onerosa ~~do Porto Organizado~~ da **Área da Concessão**, com vistas à sua administração e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, conforme as obrigações e os encargos previstos neste **Contrato de Concessão**;

Formatiert: Schriftart: Fett

1.1.1.19.1.1.1.18. **Concessionária:** É a **[•]**, titular da **Concessão**, sociedade de propósito específico constituída pela **Adjudicatária** do **Leilão**, na forma de sociedade por ações, de acordo com a lei brasileira, com sede e administração no Brasil;

1.1.1.20.1.1.1.19. **Conselho de Autoridade Portuária** ou **CAP:** É o órgão consultivo da **Administração** ~~do Porto~~ **Portuária Pública**, constituído na forma do Decreto nº 8.033/2013;

1.1.1.21. **Conta Vinculada:** Conta corrente bancária aberta em nome da **Concessionária** junto ao **Banco Depositário**, na qual foram depositados os valores estabelecidos no item 7.1, iii do **Edital** e serão depositados os valores devidos pela

~~Concessionária a título de Contribuição Fixa e Contribuição Variável, que funcionará nos termos definidos na Cláusula 11 e no contrato celebrado entre a Concessionária, o Banco Depositário e o Poder Concedente, conforme minuta referencial constante no Anexo 10;~~

Kommentar [GM3]: Não temos mais conta vinculada

~~1.1.1.22.~~ 1.1.1.20. **Contrato de Concessão:** É o presente instrumento, consoante significado definido no seu Preâmbulo;

~~1.1.1.23.~~ 1.1.1.21. **Contratos de Uso:** Contratos celebrados pela **SPI**, que serão subrogados pela **União**, se for o caso, e concomitantemente transferidos à **Concessionária** na **Data de Assunção**, descritos no **Anexo 7**;

1.1.1.22. Contribuição Fixa: Valores devidos pela **Concessionária** ao **Poder Concedente** pela exploração das **Atividades**, nos termos da Cláusula 6.2;

Formatiert: Schriftart: Fett

~~1.1.1.24. Contribuição Fixa Inicial: O valor pago pela Concessionária como critério de julgamento do leilão, em contrapartida à cessão onerosa do Porto Organizado, com vistas à sua administração e exploração da sua infraestrutura, objeto do Contrato de Concessão; e~~

Formatiert: Einzug: Links: 2 cm, Hängend: 1,5 cm, Tabstopps: Nicht an 3,71 cm + 3,71 cm

1.1.1.23. Contribuição Variável: Valores devidos pela **Concessionária** ao **Poder Concedente** pela exploração das **Atividades**, nos termos da Cláusula 6.2;

Formatiert: Schriftart: +Textkörper (Times New Roman)

1.1.1.24. Contribuição Fixa para Autoridade Administração Portuária Pública (CFAP): valores fixos anuais devidos pela **Concessionária** à **Autoridade Administração Portuária Pública**;

Formatiert: Schriftart: Fett

1.1.1.25. Contribuição Variável para Autoridade Portuária Pública Administração Portuária Pública (CVAP): valores variáveis anuais devidos pela **Concessionária** à **Autoridade Portuária Pública Administração Portuária Pública**;

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

1.1.1.26. **Controle:** Tem o significado que lhe é atribuído no artigo 116 da Lei Federal n.º 6.404, de 15 de dezembro de 1976;

1.1.1.27. **Data de Assunção:** Data a partir da qual a **Concessionária** assumirá as instalações, a administração e a operação ~~do Porto Organizado da Área da Concessão, após a conclusão da transição operacional~~, no dia posterior ao ateste da **ANTAQ** de que não opõe objeção à assunção da operação pela **Concessionária**, ~~após a conclusão da transição operacional, se houver, ou a partir do dia 02/01/2023, o que ocorrer por último;~~

Formatiert: Schriftart: Fett

1.1.1.28. **DOU:** Diário Oficial da União;

1.1.1.29. **Editais:** Edital do **Leilão** nº [•]/[•], incluídos seus **Anexos**;

1.1.1.30. **Estágio de Operação Assistida:** Estágio de implementação do **Plano de Transferência Operacional** em que a **SPI** será responsável pela administração do **Porto Organizado** e a **Concessionária** será responsável pelo desempenho das atividades detalhadas na Cláusula 12.3.3 e no **Anexo 9**;

1.1.1.31. **Estágio de Preparação:** Estágio de desenvolvimento do **Plano de Transferência Operacional**, conforme detalhado na Cláusula 11.3.2 e no **Anexo 9**;

- 1.1.1.32. **Evento Segurável:** Evento objeto de cobertura de seguro oferecido no Brasil, à época de sua ocorrência, há pelo menos 2 (dois) anos e por pelo menos 2 (duas) seguradoras;
- 1.1.1.33. **Fator Q:** fator de qualidade de serviço, obtido mediante avaliação do cumprimento dos **IQS** selecionados, que poderá ser aplicado nos **Reajustes**;
- 1.1.1.34. **Fator X:** fator de produtividade, que poderá ser aplicado nos **Reajustes**, com o objetivo de compartilhar as variações de produtividade e eficiência com os usuários;
- 1.1.1.35. **Financiadores:** pessoas, agentes e instituições que sejam responsáveis pelos financiamentos à **Concessionária** para a realização dos investimentos e das **Atividades** necessárias para execução deste **Contrato de Concessão**, e que sejam detentores dos direitos emergentes da Concessão, nos termos do art. 28 e 28-A da Lei nº 8.987/95;
- 1.1.1.36. **Garantia de Execução Contratual:** Garantia que a **Concessionária** deverá manter do fiel cumprimento de suas obrigações contratuais, na forma estabelecida neste **Contrato de Concessão** e seus Anexos;
- 1.1.1.37. **IQS:** Indicadores de Qualidade de Serviço, que medem ~~o desempenho a qualidade dos serviços~~ da **Concessionária** ~~na realização das Atividades remuneradas, e especificamente relacionados à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, cuja prestação de serviços será remunerada~~ exclusivamente por **Receitas Tarifárias**, e que devem ser observados pela **Concessionária**, nos termos do **Anexo 1**;
- 1.1.1.38. **Indicadores de Desempenho:** Indicadores que medem o desempenho da **Concessionária**, exceto o relacionado à **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**, e devem ser observados pela **Concessionária**, nos termos do **Anexo 1**;
- 1.1.1.39. **Infraestrutura de Acesso Aquaviário:** Conjunto de infraestruturas, produtos e serviços ofertados pela ~~Administração do Porto~~ **Concessionária** e relacionados ao tráfego ou à permanência de embarcações na **Área da Concessão**, observando-se as disposições da Resolução Normativa nº 61/2021-ANTAQ, de 11 de novembro de 2021, ou outra que a substituir.
- 1.1.1.40. **Instalação Portuária:** Instalação localizada dentro da **Área da Concessão** e utilizada ~~em movimentação de passageiros ou~~ em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;
- 1.1.1.41. **Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência:** Documento de notificação extrajudicial a ser emitido pela **Concessionária**, conforme a Cláusula 8 e o **Anexo 7**;
- 1.1.1.42. **IBGE:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística;
- 1.1.1.43. **IPCA:** Índice de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo IBGE;
- 1.1.1.44. **Leilão:** Modalidade de licitação selecionada para a outorga da ~~concessão cessão onerosa~~ ~~do Porto Organizado~~ **Área da Concessão**, realizada na forma e nas

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

condições descritas no **Edital**;

~~1.1.1.44~~, 1.1.1.45. **Movimentação Mínima Exigida:** é a movimentação contratual exigida para fins de apuração anual da **Contribuição Variável para Autoridade Portuária Pública** Administração Portuária Pública;

~~1.1.1.45~~, 1.1.1.46. **Operação Portuária:** Movimentação ~~e/ou~~ armazenagem de mercadorias ~~e/ou embarque e desembarque de passageiros, destinados destinadas~~ ou provenientes de transporte aquaviário;

~~1.1.1.46~~, 1.1.1.47. **Operador Portuário:** Pessoa jurídica pré-qualificada pela **Administração do Porto** Portuária Pública para execução de **Operação Portuária** na Área da Concessão;

~~1.1.1.47~~, 1.1.1.48. **Órgão Gestor de Mão de Obra** ou **OGMO:** Órgão Gestor de Mão de Obra do Porto Organizado;

~~1.1.1.48~~, 1.1.1.49. **Parâmetros da Concessão:** Conjunto de fatores utilizados para parametrizar a regulação contratual relativos a IQS, **Fatores Q, Fatores X_i e Indicadores de Desempenho, e o Índice de Reajustamento Contratual (IRC) e FTpBt**;

~~1.1.1.49~~, 1.1.1.50. **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura:** Características técnicas operacionais mínimas a serem observadas na realização dos investimentos e das **Atividades** pela **Concessionária**, nos termos do **Anexo 1**;

~~1.1.1.50~~, 1.1.1.51. **Partes:** São a **União**, representada pelo Ministério ~~da Infraestrutura~~ de **Portos e Aeroportos**, e a **Concessionária**, signatárias do presente **Contrato de Concessão**;

~~1.1.1.51~~, 1.1.1.52. **Partes Relacionadas:** aquelas pessoas, físicas ou jurídicas, com as quais a **Concessionária** tenha possibilidade de contratar, em condições que não sejam as de comutatividade e independência que caracterizam as transações com terceiros alheios à **Concessionária**, ao seu controle gerencial ou a qualquer outra área de influência. O conceito de **Partes Relacionadas** abrange: (i) os acionistas e administradores da **Concessionária**, bem como membros da família desses indivíduos, até o terceiro grau; (ii) as sociedades integrantes do grupo econômico da **Concessionária**, incluindo controladoras, controladas, empresas sob controle comum, nos termos dos arts. 116 e 243, §1º e §2º, da Lei nº 6.404, de 15.12.1976; (iii) sociedades com administradores comuns aos da **Concessionária** ou que possam influenciar e/ou se beneficiar de determinadas decisões na **Concessionária**, tomadas em conjunto ou individualmente; e (iv) fornecedores, clientes ou financiadores da **Concessionária**, com os quais esta mantenha uma relação de dependência econômica e/ou financeira, ou de outra natureza que permita essas transações;

~~1.1.1.52~~, 1.1.1.53. **Passivos Ambientais:** Qualquer fato, ato ou ocorrência, conhecido ou não, que implique atendimento a uma determinação legal ou regulamentar, relacionada ao meio ambiente, observadas as especificidades previstas no **Contrato de Concessão**;

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Kursiv

~~1.1.1.53~~, ~~1.1.1.54~~. **Plano Básico de Implantação (PBI)**: Plano proposto pela **Concessionária** como condição para assinatura do presente **Contrato de Concessão**, que tem por finalidade contemplar as obras, serviços, e todos os demais investimentos e ações necessárias para o alcance das metas de nível de serviço e de dimensionamento dos investimentos obrigatórios mínimos, dispostas no **Anexo 1**, com as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pela **Concessionária** com vistas ao atendimento das **Atividades**, dos **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura** e do **PEP**;

~~1.1.1.54~~, ~~1.1.1.55~~. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (PDZ)**: Instrumento de planejamento que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do **Porto Organizado** ~~pela Concessionária~~;

~~1.1.1.55~~, ~~1.1.1.56~~. **Plano de Exploração Portuária (PEP)**: Plano que tem por objetivo estabelecer as condições técnico-operacionais, os investimentos mínimos, os serviços a serem prestados e os correspondentes parâmetros de desempenho necessários para que a **Concessionária** realize a gestão e a exploração da Área da Concessão do Porto Organizado de Itajaí, em conformidade com o **PDZ** e com os termos do **Contrato de Concessão**;

~~1.1.1.56~~, ~~1.1.1.57~~. **Plano de Responsabilidade Social Corporativa (PRSC)**: Plano a ser apresentado pela **Concessionária** à comunidade portuária local para estruturar a implementação de programas e projetos sociambientais de geração de externalidades positivas à força de trabalho, às correspondentes famílias, à comunidade local e à sociedade.

~~1.1.1.57~~, ~~1.1.1.58~~. **Plano de Transferência Operacional**: Plano a ser apresentado pela **Concessionária** para transição da operação da Área da Concessão do Porto Organizado, com escopo detalhado no **Anexo 9**;

~~1.1.1.58~~, ~~1.1.1.59~~. **Poder Concedente**: A **União**, pessoa jurídica de direito público interno, com sede em Brasília, Distrito Federal, por intermédio do Ministério ~~da Infraestrutura de Portos e Aeroportos~~, responsável por definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios e dos respectivos instrumentos convocatórios da concessão ~~do Porto Organizado da Área da Concessão~~;

~~1.1.1.59~~, ~~1.1.1.60~~. **Porto Organizado**: Porto Organizado de Itajaí, bem público gerido pela **Concessionária** e pela Autoridade Portuária Pública ~~Administração Portuária Pública~~, nos limites ~~da Área da Concessão~~ de suas competências, construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, nos termos deste **Contrato de Concessão** e do **Anexo 1**.

~~1.1.1.60~~, ~~1.1.1.61~~. **Prazo da Concessão**: O prazo de duração da **Concessão**, fixado nos termos deste **Contrato de Concessão**, contado a partir da **Data de Assunção**;

~~1.1.1.61~~, ~~1.1.1.62~~. **Programa de Desmobilização Operacional**: Programa a ser apresentado pela **Concessionária** até 2 (dois) anos antes da data do término de vigência da **Concessão**, observando as diretrizes do **Poder Concedente** quanto à continuidade

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

da prestação das **Atividades** prestadas pela **Concessionária**, nos termos da Subcláusula ~~4413~~.7.59.1;

~~1.1.1.62~~.1.1.1.63. **Preço**: Valor cobrado pela **Concessionária** decorrente da prestação das **Atividades** não sujeitas à regulação econômica por tarifas, indicadas, de forma específica, no **Anexo 3**;

~~1.1.1.63~~.1.1.1.64. **Proposta Apoiada**: Mecanismo de flexibilização regulatória previsto nos termos da Cláusula 23;

~~1.1.1.64~~.1.1.1.65. **Prorrogação**: Qualquer forma de extensão, prorrogação, renovação ou postergação do prazo de vigência deste **Contrato de Concessão**, em relação ao prazo originalmente previsto na Cláusula 4;

~~1.1.1.65~~.1.1.1.66. **Receita Não Tarifária**: Receita da **Concessionária** oriunda da exploração de **Áreas Afetas às Operações Portuárias** ~~e Áreas Não Afetas às Operações Portuárias~~, bem como de quaisquer **Atividades** ou serviços que não sejam remunerados por Tarifas;

~~1.1.1.66~~.1.1.1.67. **Receita Tarifária**: Receita da **Concessionária** oriunda da cobrança de Tarifas pelas **Atividades** previstas no **Anexo 3**;

~~1.1.1.67~~.1.1.1.68. **Regulamento de Exploração do Porto (REP)**: Documento elaborado pela **Concessionária** nos termos do **Anexo 1**, contendo as normas operacionais relacionadas ao funcionamento do **Porto Organizado**, as quais deverão ser observadas pelos **Usuários**;

~~1.1.1.68~~.1.1.1.69. **Revisão dos Parâmetros da Concessão**: Procedimento ordinário para revisão dos **Parâmetros da Concessão**, realizado a cada período de 5 (cinco) anos, nos termos da Cláusula 22;

~~1.1.1.69~~.1.1.1.70. **Revisão Extraordinária**: Procedimento extraordinário para apuração da necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste **Contrato de Concessão**;

~~1.1.1.70~~.1.1.1.71. **Serviços Portuários**: Prestação de serviço relacionada à operação portuária de movimentação e armazenamento de cargas, bem como dos demais serviços acessórios.

~~1.1.1.71~~.1.1.1.72. **SPE**: Sociedade de propósito específico constituída pela **Adjudicatária** do **Leilão**, sob a forma de sociedade por ações, que celebra o presente **Contrato de Concessão** com o **Poder Concedente**, na qualidade de **Concessionária**;

~~1.1.1.72~~.1.1.1.73. **SPI**: Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia vinculada ao Município de Itajaí, com sede na Rua Blumenau, nº 5, Cidade de Itajaí, Estado de Santa Catarina, inscrita no CNPJ/ME sob o nº [•];

~~1.1.1.73~~.1.1.1.74. **Tarifas Portuárias**: Os valores devidos pelos **Usuários** relativos às **Atividades** e serviços tarifados de competência da **Concessionária** na **Área da Concessão**, nos termos do **Anexo 3**;

~~1.1.1.74~~.1.1.1.75. **Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal (ou Taxa de Desconto)**: taxa à qual os fluxos de dispêndios e receitas marginais são descontados no Fluxo

de Caixa Marginal,.

~~1.1.1.75, 1.1.1.76.~~ **Teto Tarifário:** valor máximo, determinado pela **ANTAQ**, que poderá ser estabelecidos pela Concessionária para a **Tarifa Portuária**;

~~1.1.1.76, 1.1.1.77.~~ **União:** É o **Poder Concedente**, representado neste **Contrato de Concessão** pelo **Ministério da Infraestrutura de Portos e Aeroportos**;

~~1.1.1.77, 1.1.1.78.~~ **Usuário:** Todas as pessoas físicas e jurídicas que sejam tomadoras das **Atividades** desempenhadas pela **Concessionária** ou que utilizem a infraestrutura do **Porto Organizado**;

~~1.1.1.78.~~ **Valor de Outorga:** O valor pago pela **Concessionária** como critério de julgamento do leilão, em contrapartida à cessão onerosa do **Porto Organizado**, com vistas à sua administração e exploração da sua infraestrutura, objeto do **Contrato de Concessão**; e

~~1.1.1.79.~~ **Verba de Fiscalização:** Encargo contratual devido pela **Concessionária** à **ANTAQ** nos termos da Subcláusula 6.3;

Kommentar [GM4]: Retirada da modelagem em função do acórdão do TCU

1.2. Interpretação

1.2.1. Exceto quando o contexto não permitir tal interpretação:

1.2.1.1. As definições do **Contrato de Concessão** serão igualmente aplicadas em suas formas singular e plural;

1.2.1.2. As definições estabelecidas neste **Contrato de Concessão** serão aplicáveis aos seus **Anexos**, exceto quando o **Anexo** adotar outra definição, de forma expressa; e

1.2.1.3. As referências ao **Contrato de Concessão** ou a qualquer outro documento devem incluir eventuais alterações e aditivos que venham a ser celebrados entre as **Partes**.

1.2.2. Os títulos dos capítulos e das cláusulas do **Contrato de Concessão** e dos **Anexos** não devem ser usados na sua aplicação ou interpretação.

1.2.3. No caso de divergência entre o **Contrato de Concessão** e os **Anexos**, prevalecerá o disposto no **Contrato de Concessão**, salvo o disposto na Cláusula 1.2.1.2.

1.2.4. No caso de divergência entre os **Anexos**, prevalecerão aqueles emitidos pelo **Poder Concedente**.

1.2.5. No caso de divergência entre os **Anexos** emitidos pelo **Poder Concedente**, prevalecerá aquele de data mais recente.

1.2.6. As cláusulas e condições do **Contrato de Concessão** relativas à sua prorrogação devem ser interpretadas restritivamente.

1.3. Anexos

1.3.1. Integram o **Contrato de Concessão**, para todos os efeitos legais e contratuais, os **Anexos** relacionados nesta Cláusula:

1.3.1.1. **Anexo 1 – Plano de Exploração Portuária;**

- 1.3.1.2. Anexo 2 – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto;
- 1.3.1.3. Anexo 3 – Tarifas e Preços;
- 1.3.1.4. Anexo 4 – Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro;
- 1.3.1.5. Anexo 5 – Modelos e Condições Mínimas para Garantia de Execução Contratual;
- 1.3.1.6. Anexo 6 – Acordo Tripartite;
- 1.3.1.7. Anexo 7 – Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso;
- 1.3.1.8. Anexo 8 – Bens Reversíveis Transferidos à Concessionária na Data de Assunção; e
- 1.3.1.9. Anexo 9 – Transição Operacional; e
- ~~1.3.1.10. Anexo 10 – Minuta Referencial de Contrato de Administração de Contas a Ser Celebrado com o Banco Depositário.~~

Kommentar [GM5]: Retirado em função do fim da conta vinculada

1.4. Regência Legal

- 1.4.1. Este **Contrato de Concessão** é espécie do gênero contrato administrativo e se rege pelos preceitos de direito público e, supletivamente, pelo direito privado, em especial as disposições relativas às regras gerais dos contratos.
- 1.4.2. Aplicam-se a este **Contrato de Concessão** as disposições da Lei nº 10.233, de 5/6/2001 (“Lei nº 10.233/2001”), da Lei nº 12.815, de 5/6/2013 (“Lei nº 12.815/2013”), da Lei nº 13.334, de 13/9/2016 (“Lei nº 13.334/2016”), do Decreto nº 8.033, de 27/6/2013 (“Decreto nº 8.033/2013”), da Instrução Normativa TCU nº 81, de 20/6/2018 (“IN TCU nº 81/2018”), da Resolução CPPI nº 121, de 10/6/2021 (“Resolução CPPI nº 121”) e demais normas vigentes e aplicáveis sobre a matéria. Aplicam-se subsidiariamente o disposto nas Lei nº 12.462, de 4/08/2011 (“Lei nº 12.462/2011”), na Lei nº 8.987, de 13/02/1995 (“Lei nº 8.987/1995”), e na Lei nº 8.666, de 21/06/1993 (“Lei nº 8.666/1993”).
- 1.4.3. Aplicam-se a este **Contrato de Concessão**, ainda, as disposições legais e regulamentares incidentes sobre: (i) as obras e serviços de engenharia; e (ii) obrigações de cunho trabalhista, previdenciário, de responsabilidade técnica, civil e criminal, de medicina, segurança do trabalho e meio ambiente, sem prejuízo de outras pertinentes.

1.5. Disposição Geral

- 1.5.1. Os atos previstos neste **Contrato de Concessão** deverão ser realizados em dias úteis, em dias e horários de expediente bancário, em Brasília.

Formatiert: Schriftart: Fett

2. Objeto

- 2.1. Este contrato tem por objeto a ~~Concessão~~ **cessão onerosa de** **Área da Concessão do Porto Organizado** de Itajaí, para o desempenho parcial das funções de ~~Administração~~ **administração** do ~~Portoporto~~, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura,

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos do **Edital**, deste **Contrato de Concessão** e em seus respectivos Anexos.

2.1.1. A **Concessionária** deverá desempenhar parcialmente as atribuições legais de ~~Administração~~ ~~administração~~ do ~~Porto~~ ~~porto~~, previstas na legislação setorial, nos termos do presente Contrato de Concessão.

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

2.1.1.1. O desempenho parcial das atribuições legais de ~~Administração~~ ~~administração~~ do ~~Porto~~ ~~porto~~ contempla, dentre outros aspectos, a ~~gestão~~ ~~operacionalização~~ do uso da **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**.

2.1.2. A **Concessionária** deverá explorar as **Instalações Portuárias** e as ~~Áreas Não Afetas às Operações Portuárias~~, conforme as obrigações e os encargos previstos neste **Contrato de Concessão**.

2.1.3. A **Operação Portuária** integra as **Atividades** a serem realizadas pela **Concessionária**.

2.1.3.1. A execução da **Operação Portuária** poderá ser realizada diretamente ou por meio de **Operador Portuário** pré-qualificado, hipótese que não afasta a responsabilidade da **Concessionária** pelo desempenho das **Atividades**, pelo cumprimento dos **Indicadores de Desempenho** e demais regras estabelecidas neste **Contrato de Concessão**.

2.1.3.2. Qualquer interessado, em caráter excepcional, poderá contratar a utilização de áreas e instalações portuárias exploradas pela **Concessionária**, assegurada a remuneração adequada, observado o disposto no Anexo 3.

2.1.3.3. A contratação de que trata a Subcláusula 2.1.3.2 será efetivada quando a instalação ~~de da~~ ~~Porto~~ ~~Organizado~~ ~~Área da Concessão~~ estiver operando aquém de sua capacidade estática ou dinâmica, sem que haja uma justificativa operacional ou conforme constar no respectivo contrato.

2.1.4. É vedada:

2.1.4.1. a subconcessão das **Atividades** mediante contratos celebrados entre a **Concessionária** e terceiros, que tenham por objeto a exploração das **Instalações Portuárias**;

2.1.4.2. a transferência de atribuições ~~legais~~ de ~~Administração do Porto~~ ~~administração do porto~~ atribuídas à **Concessionária** mediante este **Contrato de Concessão**; e

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

2.1.4.3. a cessão onerosa de áreas e infraestruturas localizadas dentro da **Área da Concessão**, observado o disposto na Subcláusula 9.1.

2.2. A exploração do **Porto Organizado** terá como objetivo permanente aumentar a competitividade, o desenvolvimento do País e a eficiência na execução dos serviços portuários, observadas a legislação e a regulamentação pertinentes.

2.3. A **Administração do Porto** deve orientar sua atuação para a racionalização e a otimização do **Porto Organizado**, garantindo a competição e o tratamento isonômico aos **Usuários**, notadamente aos tomadores das **Atividades**, aos autorizatários e aos **Operadores Portuários**, dentro de seus respectivos segmentos.

- 2.4. Cabe à ~~Administração do Porto~~**Concessionária** assegurar ao comércio, ao transporte aquaviário e à navegação a fruição das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do **Porto Organizado**.

3. Área da Concessão

- 3.1. A **Área da Concessão** corresponde a área contida dentro da **Área do Porto Organizado**, com vistas à realização das **Atividades** pela **Concessionária**, que inclui as áreas destinadas à **Infraestrutura de Acesso Aquaviário** bem como à **Operação Portuária**, exceto as destinadas a movimentação de passageiros ou que tenham sua gestão atribuída à **Administração Portuária Pública**, nos termos deste **Contrato de Concessão** e do **Anexo 8**. ~~à **Área do Porto Organizado**, exceto as áreas especificadas no **Anexo 8**.~~

~~3.1.1.~~ A **Área da Concessão** poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do **Porto Organizado** ou demais hipóteses previstas no **Anexo 8**.

3.1.1.

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

- 3.2. Exceto nos casos previstos no **Anexo 1**, a alteração da **Área da Concessão** ensejará a instauração de processo de **Revisão Extraordinária** para análise de eventual impacto no equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão**, nos termos da Cláusula 24.

4. Prazo de Vigência

- 4.1. A vigência do **Contrato de Concessão** será de 35 (trinta e cinco) anos, contados da **Data de Assunção**.
- 4.2. O **Contrato de Concessão** poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a critério do **Poder Concedente**, até o limite de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão**.

5. Valor estimado do Contrato de Concessão

- 5.1. O valor estimado do **Contrato de Concessão**, correspondente ao valor presente das **Receitas Tarifárias** e **Não-Tarifárias**, estimadas para todo o prazo da **Concessão**, é de **R\$ 7.741.101.218,087.547.855.956,00** ~~(sete bilhões, setescentos e quarenta e um milhões, cento e um mil, duzentos e dezoito reais e oito centavos)~~ **sete bilhões, quinhentos e quarenta e sete milhões, oitocentos e cinquenta e cinco mil, novecentos e cinquenta e seis reais**.
- 5.2. O valor estimado do **Contrato de Concessão** tem efeito meramente indicativo e não pode ser utilizado por nenhuma das **Partes** para pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão**.

6. Encargos contratuais

- 6.1. Previamente à celebração deste **Contrato de Concessão**, a **Concessionária** deverá ter realizado depósito ~~na **Conta Vinculada**~~ dos valores estabelecido nos termos do **Edital**.

Formatiert: Einzug: Links: 1,5 cm,
Hängend: 0,75 cm, Tabstopps:
2,25 cm, Links

Formatiert: Schriftart: +Textkörper
(Times New Roman)

6.2. A **Concessionária** se obriga a pagar a **Contribuição Variável** e a **Contribuição Fixa**, ~~mediante depósito diretamente na Conta Vinculada,~~ mediante depósito diretamente na Conta Única do Tesouro, -conforme os valores, percentuais e condições indicados nesta Cláusula.

Kommentar [GM6]: Sem conta vinculada

6.2.1. A **Contribuição Variável** corresponderá ao montante anual resultante da cobrança de **R\$ 53,35 (cinquenta e três reais e trinta e cinco centavos)** por TEU, sobre a movimentação de contêineres realizada pela **Concessionária** nas **Áreas Afetas às Operações**.

6.2.1.1. Serão considerados contêineres movimentados aqueles embarcados e desembarcados, cheios ou vazios, em navegação de longo curso, cabotagem ou navegação interior, inclusive em operações de transbordo (*transshipment*) ou reestiva (*restow*).

6.2.1.2. No caso de movimentação de outras cargas que não as containerizadas, o valor de cobrança será de **R\$ 4,85 (quatro reais e oitenta e cinco centavos)** por tonelada.

6.2.1.3. O pagamento da **Contribuição Variável** será devido anualmente e deverá ser depositada ~~na Conta Vinculada~~ no Caixa Único do Tesouro na mesma data indicada para a **Contribuição Fixa**.

6.2.1.4. O cálculo da **Contribuição Variável** será feito pela **Concessionária** com base na movimentação realizada pela **Concessionária** no período relativo à contribuição.

6.2.1.5. O **Poder Concedente** poderá discordar dos valores calculados pela **Concessionária** de que trata a Subcláusula 6.2.1.4 e solicitar sua correção e complementação, desde que:

- a) garanta à **Concessionária** o direito ao contraditório e à ampla defesa; e
- b) ouça a **ANTAQ**.

6.2.1.6. Na hipótese prevista na Subcláusula 6.2.1.5, a **Concessionária** segue obrigada a realizar o pagamento imediato dos valores incontroversos, conforme orientação da **ANTAQ**.

6.2.1.7. Ao final do processo administrativo para averiguação dos fatos, a complementação de pagamentos poderá se dar por meio da execução da **Garantia de Execução Contratual** ou por cobrança específica.

6.2.1.8. A **ANTAQ** poderá utilizar, a seu critério, o auxílio de auditoria para apurar os valores que deveriam ter sido efetivamente arrecadados a título de **Contribuição Variável**, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis à **Concessionária** pelo não pagamento.

6.2.1.9. O valor da primeira parcela da **Contribuição Variável** será devido e deverá ser apurado a partir do ~~início do sexto ano do Contrato de Concessão, contado da~~ **Data de Assunção**.

Formatiert: Schriftart: Fett

6.2.2. A **Contribuição Fixa** será paga pela **Concessionária** em 25 parcelas anuais, no valor de **R\$ 29.512.306,6833.588.518,39 (vinte e nove milhões, quinhentos e doze mil, trezentos**

~~e seis reais e sessenta e oito centavos~~ trinta e três milhões, quinhentos e oitenta e oito mil, quinhentos e dezoito reais e trinta e nove centavos) cada uma, a partir do 6º (sexto) ano até o 30º (trigésimo) ano de vigência deste **Contrato de Concessão**.

6.2.3. A **Concessionária** deverá pagar a **Contribuição Fixa** todo dia 5 (cinco) de janeiro do ano no qual o pagamento for exigível.

~~6.3. A Concessionária deverá pagar anualmente à ANTAQ a Verba de Fiscalização, no valor de R\$ 840.922,95 (oitocentos e quarenta mil, novecentos e vinte e dois reais e noventa e cinco centavos), durante toda a vigência do Contrato de Concessão.~~

~~6.3.1. O valor da Verba de Fiscalização anual será dividido em 12 (doze) parcelas mensais, de mesmo valor, que deverão ser pagas pela Concessionária até o 5º (quinto) dia útil do mês subsequente e recolhidas para a conta única do tesouro, conforme orientações da ANTAQ.~~

~~6.3.1.1. O primeiro pagamento mensal deverá ser feito pela Concessionária até o 5º (quinto) dia útil do primeiro mês subsequente à Data de Assunção.~~

~~6.3.2. A Verba de Fiscalização será destinada à cobertura de despesas com a fiscalização da Concessão.~~

~~6.3.3. Qualquer dúvida ou solicitação de detalhamento sobre a obrigação de pagamento pela Concessionária da Verba de Fiscalização deverá ser endereçada, sanada e regulada pela ANTAQ.~~

6.3. A **Concessionária** se obriga a pagar a **Contribuição Fixa** para a **Autoridade Portuária Pública** **Administração Portuária Pública** e a **Contribuição Variável** para a **Autoridade Portuária Pública** **Administração Portuária Pública**, mediante depósito diretamente na para a **Administração Portuária Pública - SPI**, conforme os valores, percentuais e condições indicados nesta Cláusula.

6.3.1. A **Contribuição Fixa** para a **Autoridade Portuária Pública** **Administração Portuária Pública** será paga pela **Concessionária** à **SPI** **Administração Portuária Pública** nos seguintes valores anuais:

Ano	Contribuição Fixa para AP Pública (R\$)
1	34.276.580,26
2	34.276.580,26
3	34.276.580,26
4	34.276.580,26
5	34.276.580,26
6	31.392.921,43
7	28.613.198,21
8	25.937.410,59
9	23.365.558,58
10	20.897.642,18
11	18.533.661,38
12	16.273.616,19
13	14.117.506,60
14	12.065.332,62
15	10.117.094,25

Kommentar [GM7]: Verba de fiscalização retirada em função do acórdão do TCU

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Abstand Nach: 12 Pt.

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatierte Tabelle

<u>16</u>	<u>9.779.857,78</u>
<u>17</u>	<u>9.442.621,30</u>
<u>18</u>	<u>9.105.384,83</u>
<u>19</u>	<u>8.768.148,35</u>
<u>20</u>	<u>8.430.911,88</u>
<u>21</u>	<u>8.093.675,40</u>
<u>22</u>	<u>7.756.438,93</u>
<u>23</u>	<u>7.419.202,45</u>
<u>24</u>	<u>7.081.965,97</u>
<u>25</u>	<u>5.985.433,00</u>
<u>26</u>	<u>5.985.433,00</u>
<u>27</u>	<u>5.985.433,00</u>
<u>28</u>	<u>5.985.433,00</u>
<u>29</u>	<u>5.985.433,00</u>
<u>30</u>	<u>5.985.433,00</u>
<u>31</u>	<u>5.985.433,00</u>
<u>32</u>	<u>5.985.433,00</u>
<u>33</u>	<u>5.985.433,00</u>
<u>34</u>	<u>5.985.433,00</u>
<u>35</u>	<u>5.985.433,00</u>

6.3.2. O valor da Contribuição Fixa para a Autoridade Portuária Pública ~~Administração Portuária Pública~~ anual deverá ser dividido em 12 parcelas mensais, de mesmo valor, a serem pagas pela Concessionária até o quinto dia útil do mês subsequente, conforme orientações da SP ~~Administração Portuária Pública~~.

6.3.3. O primeiro pagamento mensal deverá ser feito pela Concessionária até o quinto dia útil do primeiro mês subsequente a Data de Assunção.

6.4. O valor de Contribuição Variável para a Autoridade Portuária Pública ~~Administração Portuária Pública~~ corresponderá ao montante anual resultante da cobrança dos valores indicados na tabela abaixo por TEU, sobre a movimentação de contêineres realizada pela Concessionária nas Áreas Afetas às Operações, respeitada a Movimentação Mínima Exigida contratualmente:

<u>Ano</u>	<u>Movimentação Mínima Exigida (TEU)</u>	<u>Custo Variável (R\$ por TEU)</u>
<u>1</u>	-	-
<u>2</u>	-	-
<u>3</u>	-	-
<u>4</u>	-	-
<u>5</u>	-	-
<u>6</u>	<u>797.705</u>	<u>1,01</u>
<u>7</u>	<u>941.338</u>	<u>1,60</u>
<u>8</u>	<u>967.805</u>	<u>2,17</u>
<u>9</u>	<u>991.141</u>	<u>2,62</u>
<u>10</u>	<u>1.130.755</u>	<u>2,64</u>
<u>11</u>	<u>1.158.068</u>	<u>2,82</u>
<u>12</u>	<u>1.186.065</u>	<u>2,91</u>
<u>13</u>	<u>1.214.764</u>	<u>2,91</u>
<u>14</u>	<u>1.240.478</u>	<u>2,82</u>
<u>15</u>	<u>1.266.744</u>	<u>2,66</u>

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert:
Listenabsatz;Tabela;Títulos
diss;Lista Colorida - Ênfase 11;List1;
List11;List111;List1111;List11111;Cit
ation List;bei normal;List
Paragraph1;Numbered Indented
Text;List Paragraph Char Char
Char;List Paragraph Char
Char;Bullet 1;lp1;Item, Links,
Einzug: Links: 1,4 cm, Hängend:

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: +Textkörper
(Times New Roman)

Formatiert: Einzug: Links: 0,8 cm,
Hängend: 0,76 cm, Abstand Nach:
12 Pt.

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatierte Tabelle

16	1.293.574	2,87
17	1.320.980	3,06
18	1.348.976	3,25
19	1.375.333	3,43
20	1.402.211	3,61
21	1.429.623	3,77
22	1.457.577	3,93
23	1.486.086	4,08
24	1.500.000	4,27
25	1.500.000	3,99
26	1.500.000	3,99
27	1.500.000	3,99
28	1.500.000	3,99
29	1.500.000	3,99
30	1.500.000	3,99
31	1.500.000	3,99
32	1.500.000	3,99
33	1.500.000	3,99
34	1.500.000	3,99
35	1.500.000	3,99

6.4.1. Serão considerados contêineres movimentados aqueles embarcados e desembarcados, cheios ou vazios, em navegação de longo curso, cabotagem ou navegação interior, inclusive em operações de transbordo (*transshipment*) ou reestiva (*restow*).

6.4.2. No caso de movimentação de outras cargas que não as containerizadas, o valor de cobrança, em Reais (R\$), que consta na tabela da Subcláusula 6.4, deverá ser dividida por 11 e incidirá sobre a tonelada movimentada.

6.4.3. O cálculo da **Contribuição Variável para a Autoridade Portuária Pública** será feito pela **Concessionária** com base na movimentação realizada pela **Concessionária** mensalmente, devendo a contribuição ser paga até o quinto dia útil do mês subsequente.

6.4.4. A **SP** **Administração Portuária Pública** poderá discordar dos valores calculados pela **Concessionária**, de que trata a Subcláusula 6.4, e solicitar sua correção e complementação, desde que:

- a) garanta à **Concessionária** o direito ao contraditório e à ampla defesa; e
- b) ouça a **ANTAQ**.

6.4.4.1. Na hipótese prevista na Subcláusula 6.4.4, a **Concessionária** segue obrigada a realizar o pagamento imediato dos valores incontroversos, conforme orientação da **ANTAQ**.

6.4.5. A Movimentação Mínima Exigida que consta no item 6.4 incide somente sobre a **Contribuição Variável para a Autoridade Portuária Pública**, não havendo relação com a **Contribuição Variável**.

6.4.6.5. Os valores monetários previstos nas Subcláusulas 6.2.1, 6.2.1.2, 6.2.2 e 6.3.1 e 6.4 deverão ser corrigidos anualmente pelo **IPCA** a partir da **Data de Assunção**.

Formatiert:

Listenabsatz;Tabela;Títulos
diss;Lista Colorida - Ênfase 11;List1;
List11;List111;List1111;List11111;Cit
ation List;bei normal;List
Paragraph1;Numbered Indented
Text;List Paragraph Char Char
Char;List Paragraph Char
Char;Bullet 1;lp1;Item, Links,
Einzug: Links: 1,4 cm, Hängend:

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Einzug: Links: 1,4 cm,
Hängend: 0,85 cm, Tabstopps:
Nicht an 1,7 cm

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: +Textkörper
(Times New Roman)

6.5-6.6. Caso a **Concessionária** não deposite a **Contribuição Variável**, a **Contribuição Fixa**, a **Contribuição Fixa para a Autoridade Portuária Pública** ou não pague a **Contribuição Variável para a Autoridade Portuária Pública** ou não pague a **Verba de Fiscalização**, na data de vencimento, incorrerá em multa moratória de 0,33% (trinta e três centésimos por cento) do valor devido por dia de atraso, limitado a 20% (vinte por cento), acrescido de juros moratórios equivalentes à Taxa Especial de Liquidação e Custódia (SELIC), aplicáveis até o recebimento integral do valor devido.

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Kommentar [GM8]: Não temos mais verba de fiscalização.

6.5.1-6.6.1. Verificado o não pagamento nas respectivas datas de vencimento, da **Contribuição Variável**, da **Contribuição Fixa** ou das **Contribuição Fixa para a Autoridade Portuária Pública** ou **Contribuição Variável para a Autoridade Portuária Pública** ou **Verba de Fiscalização**, a ANTAQ poderá adotar as medidas necessárias para a execução da **Garantia de Execução Contratual**, sem prejuízo de outras medidas previstas no **Contrato de Concessão**.

6.5.2-6.6.2. Eventual saldo remanescente entre o valor recebido da execução da **Garantia de Execução Contratual** e a obrigação devida deverá ser pago pela **Concessionária**, observados a multa e os juros moratórios estabelecidos na Subcláusula 6.6.

6.5.3-6.6.3. A taxa SELIC a ser utilizada é calculada de forma diária, a juros simples com capitalização anual, em dias úteis, utilizando-se como base para cálculo a taxa anual divulgada no dia útil imediatamente anterior.

6.5.4-6.6.4. Eventuais pagamentos parciais serão utilizados para amortizar a multa moratória, os juros moratórios e a obrigação principal, nessa ordem.

6.5. Não serão devidos à **União**, pela **Concessionária**, quaisquer valores pela cessão e uso das áreas que compõem a poligonal do **Porto Organizado** além daqueles expressamente previstos neste **Contrato de Concessão**.

Formatiert: Schriftart: Fett

7. PDZ e REP

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

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

7.1.1. A **Concessionária** **Autoridade Portuária Pública** **Administração Portuária Pública** deverá conduzir processo de alteração de **PDZ** em até 12 (doze) meses contados da **Data de Assunção**.

7.1.1-7.1.1.1. No processo de alteração do **PDZ** a que se refere a Subcláusula 7.1.1, a **Administração Portuária Pública** definirá o zoneamento e a destinação da **Área da Concessão** nos termos estabelecidos neste **Contrato de Concessão**, devendo atribuir à **Área da Concessão** todas as áreas destinadas à **Infraestrutura de Acesso Aquaviário** e à **Operação Portuária**, sem prejuízo do disposto na Subcláusula 3.1.2.

Formatiert: Einzug: Links: 1,85 cm, Hängend: 0,9 cm, Tabstopps: 3,25 cm, Links

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

7.1.2. Nos processos de elaboração, atualização ordinária ou alteração extraordinária do **PDZ**,

a ~~Concessionária Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública** deverá, sem prejuízo dos regramentos específicos emitidos pelo **Poder Concedente** sobre o tema:

7.1.2.1.(i) Submeter, previamente ao envio para o **Poder Concedente**, a proposta ao **Conselho de Autoridade Portuária**, nos termos do art. 36 do Decreto nº 8.033/2013, que poderá formalmente apresentar sugestões no prazo de até 20 (vinte) dias;

(ii) Submeter, previamente ao envio ao **Poder Concedente**, a proposta ao processo de **Consulta aos Usuários**, de que trata a Cláusula 34, bem como à análise de mérito pela Concessionária.

7.1.2.2.

7.1.2.3.(iii) Concomitante à apresentação de sua proposta referente ao **PDZ**, a ~~Concessionária Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública** deverá encaminhar ao **Poder Concedente** as contribuições provenientes da manifestação do **Conselho de Autoridade Portuária**, de que trata a Subcláusula 7.1.2, i, e do processo de **Consulta aos Usuários e de análise da Concessionária**, de que trata a Subcláusula 7.1.2, inciso ii.

(iv) Encaminhar a proposta de atualização extraordinária do **PDZ** à aprovação do **Poder Concedente**, que, em até 45 (quarenta e cinco) dias, poderá aprová-la com ou sem condicionantes ou fixar prazo à ~~Concessionária Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública** para apresentação de alterações e complementações.

7.1.2.1. O prazo da análise de mérito a que se refere a Subcláusula 7.1.2, inciso ii, deverá ser de, no mínimo, 45 (quarenta e cinco) dias.

7.1.2.4. O prazo da análise de mérito a que se refere a subcláusula 7.1.2.2 deverá ser de no mínimo 45 (quarenta e cinco) dias.

7.2. A ~~Concessionária~~ poderá requisitar formalmente alterações no **PDZ**, a qualquer tempo, inclusive na hipótese de expansão da ~~área da Poligonal~~ **Área do Porto Organizado**.

7.2.1. No caso de alteração da ~~Poligonal~~ **Área do Porto Organizado** com alteração concomitante da **Área da Concessão**, caberá reequilíbrio econômico-financeiro do presente **Contrato de Concessão**.

7.2.2. A ~~Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública** terá o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para se manifestar acerca da requisição de alteração do **PDZ** formulada pela ~~Concessionária~~, submetendo-a, posteriormente, ao rito estabelecido na Cláusula 7 ~~1~~ e suas subcláusulas, no que couber.

7.2.3. No caso de conflito entre a ~~Concessionária~~ e a ~~Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública** no processo de revisão do **PDZ**, caberão os instrumentos de mediação pela **ANTAQ** na forma da regulamentação.

7.2.4. Em não havendo justacomposição entre as partes, caberá ao **Poder Concedente** a

Formatiert: Einzug: Links: 2,25 cm, Hängend: 1 cm, Mit Gliederung + Ebene: 4 + Nummerierungsformatvorlage: i, ii, iii, ... + Beginnen bei: 1 + Ausrichtung: Links + Ausgerichtet an: 1,85 cm + Einzug bei: 2,48 cm

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: +Textkörper (Times New Roman)

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: +Textkörper (Times New Roman)

Formatiert: Einzug: Links: 1,85 cm, Hängend: 1,86 cm

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: +Textkörper (Times New Roman)

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

decisão acerca da proposta.

7.2.5. Adicionalmente, no caso de discordância da ~~Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública** com relação a solicitação de revisão do PDZ pela **Concessionária**, caberá à ~~Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública** apresentar solução alternativa mais vantajosa, ~~através~~ **mediante** de entrega de EVTEA e estudos complementares ao **Poder Concedente**, que decidirá **motivadamente**.

Formatiert: Einzug: Links: 1,5 cm, Hängend: 1 cm

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

7.2.7.3. Compete à ~~Concessionária~~ **Administração Portuária Pública** estabelecer o **Regulamento de Exploração do Porto**, observadas as diretrizes do **Poder Concedente** ~~e os direitos e competências da Concessionária~~, nos termos deste **Contrato de Concessão** e do **Anexo 1**;

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

~~7.2.1.7.3.1.~~ O **Regulamento de Exploração do Porto** consiste em instrumento de gestão da ~~Concessionária~~ **Administração do Porto** **Portuária Pública** que tem por objetivo:

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

- (i) Estabelecer condições para o eficiente desempenho das atividades portuárias;
- (ii) Realizar a melhor utilização das instalações e equipamentos portuários;
- (iii) Estimular à concorrência na prestação de serviços portuários; e
- (iv) Zelar pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental.

Formatiert: Keine Aufzählungen oder Nummerierungen

~~7.2.2.7.3.2.~~ A ~~Concessionária~~ **Administração Portuária Pública** deverá avaliar e promover os ajustes no **Regulamento de Exploração do Porto** em consonância com o que estabelecem a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e a Portaria nº 245, de 26 de novembro de 2013, ou outros normativos que vierem a substituí-los;

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

~~7.2.3.7.3.3.~~ A ~~Concessionária~~ **Administração Portuária Pública** deverá conduzir processo de alteração de **Regulamento de Exploração do Porto** e publicá-lo em até 18 (dezoito) meses contados da **Data de Assunção**.

~~7.2.4.7.3.4.~~ Nos processos de alterações do **Regulamento de Exploração do Porto**, a ~~Concessionária~~ **Administração Portuária Pública** deverá, sem prejuízo dos regramentos específicos emitidos pelo **Poder Concedente** sobre o tema:

(i) Submeter, previamente ao envio para o **Poder Concedente**, a proposta do **Regulamento de Exploração do Porto** ao **Conselho de Autoridade Portuária**, nos termos do art. 36 do Decreto nº 8.033/2013, que poderá formalmente apresentar sugestões no prazo de até 20 (vinte) dias;

(ii) Submeter, previamente ao envio ao **Poder Concedente**, a proposta do **Regulamento de Exploração do Porto** ao processo de **Consulta aos Usuários**, de que trata a Cláusula 34;

~~(iii)~~ (iii) Submeter, previamente ao envio ao **Poder Concedente**, a proposta de **Regulamento de Exploração do Porto** ao processo de análise de mérito por parte da **Concessionária**, que poderá apresentar sugestões e solicitar alterações no

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

prazo mínimo de 20 (vinte) dias;

~~(iii)~~(iv) Apresentar ao **Poder Concedente** e à **ANTAQ** com, no mínimo, 30 (trinta) dias de antecedência do prazo de que trata a Subcláusula 7.3.3, a proposta do **Regulamento de Exploração do Porto**, acompanhada das contribuições provenientes da manifestação do **Conselho de Autoridade Portuária**, de que trata a Subcláusula 7.3.4, inciso i, e do processo de **Consulta aos Usuários**, de que trata a Subcláusula 7.3.4, inciso ii, e das correspondentes respostas às mencionadas contribuições, bem como do processo de análise de mérito a ser realizada pela **Concessionária**; e

Formatiert: Schriftart: Fett

~~(iv)~~(v) Não havendo manifestação formal contrária em relação à proposta de **Regulamento de Exploração do Porto** por parte do **Poder Concedente** e da **ANTAQ**, no prazo de 30 (trinta) dias contados do evento de que trata a Subcláusula 7.3.4, inciso iii, publicar o **Regulamento de Exploração do Porto**.

~~7.2.5.7.3.5.~~ O **Regulamento de Exploração do Porto** alterado nos termos das Subcláusulas **7.23.3** e 7.3.4 deve ser disponibilizado no sítio eletrônico da ~~**Concessionária**~~**Autoridade Portuária Pública** ~~**Administração Portuária Pública**~~, a fim de dar amplo acesso às informações constantes desse documento a todos os **Usuários**;

~~7.2.6.7.3.6.~~ O **Regulamento de Exploração do Porto** disporá, dentre outros aspectos, das regras de gestão do uso da **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**.

~~7.2.6.1.7.3.6.1.~~ As regras de que tratam a Subcláusula 7.3.6 devem:

- (i) abranger a programação, operação, atracação e fundeio de embarcações na **Área da Concessão**, consultadas as demais autoridades do porto;
- (ii) disciplinar a autorização, a ser concedida por parte da ~~**Concessionária**~~, da entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na **Área da Concessão**, ouvidas as ~~**Autoridade Portuária Pública**~~ ~~**Administração Portuária Pública**~~ e as demais autoridades do porto;
- (iii) garantir tratamento não discriminatório dos **Usuários** por parte da ~~**Concessionária**~~ e da ~~**Autoridade Portuária Pública**~~ ~~**Administração Portuária Pública**~~;
- (iv) prever minimamente as condições mínimas de carga pronta para embarque; e
- (v) prever a utilização de ferramental para cálculo de calado dinâmico, buscando otimizar a utilização da **Infraestrutura de Acesso Aquaviário** a partir do melhor aproveitamento das janelas de maré.

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

~~7.2.7.7.3.7.~~ A gestão do uso da **Infraestrutura de Acesso Aquaviário** por parte da **Concessionária**, disciplinada pelo **Regulamento de Exploração do Porto**, deve assegurar o tratamento não discriminatório dos **Usuários**.

~~7.2.7.1.7.3.7.1.~~ Caberá ~~a~~ **ANTAQ** apurar supostos descumprimentos das regras de programação, operação e atracação de embarcações estabelecidas no **Regulamento de Exploração do Porto** por parte da **Concessionária**.

~~7.2.7.2.7.3.7.2.~~ A **Concessionária** deverá estabelecer e administrar mecanismo de comunicação apropriado para recebimento de denúncias por descumprimento

das regras de programação, operação e atracação de embarcações estabelecidas no **Regulamento de Exploração do Porto** a ser disponibilizado aos **Usuários da Infraestrutura de Acesso Aquaviário**, bem como enviar trimestralmente à **ANTAQ e a ~~Autoridade Portuária Pública~~ Administração Portuária Pública** relatório contendo as informações obtidas referido mecanismo.

Formatiert: Schriftart: Fett

8. Transferência de Contratos de Uso

- 8.1. A adaptação e a transferência dos **Contratos de Uso** serão feitas na forma prevista no **Anexo 7**, em até 12 (doze) meses contados da **Data de Assunção**.

9. Exploração de Áreas Afetas às Operações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias

- 9.1. A **Concessionária** deverá explorar as **Áreas Afetas às Operações Portuárias**, seja por sua conta ou mediante **Operador Portuário**, ~~bem como poderá explorar diretamente ou indiretamente as Áreas Não Afetas às Operações Portuárias, dentro dos limites físicos definidos na Área da Concessão.~~

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

- 9.1.1. A exploração das **Áreas Afetas às Operações Portuárias e das Áreas Não Afetas às Operações Portuárias do Porto Organizado** deverá observar as seguintes condições:

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

- 9.1.1.1. Respeito aos termos do **PDZ** aprovado pelo **Poder Concedente**;
- 9.1.1.2. Observância das normas legais e regulamentares aplicáveis ao presente **Contrato de Concessão**;
- 9.1.1.3. Cumprimento às disposições do **Edital**, deste **Contrato de Concessão** e de seus Anexos, especialmente no que se refere à cobrança das **Tarifas Portuárias** e aos **Preços** praticados pela **Concessionária**; ~~e~~
- 9.1.1.4. Observação dos prazos de vigência dos contratos ao prazo da **Concessão**; ~~;~~
- 9.1.1.5. Vedação da participação da **Concessionária** em outras sociedades, exceto no caso da constituição de subsidiária integral, com contabilidade separada, para a administração e exploração do acesso aquaviário do **Porto Organizado**, nos termos do item 4.47.6 do **Edital**;
- 9.1.1.6. Possibilidade de o **Poder Concedente** e a **ANTAQ** realizarem auditoria nas demonstrações contábeis da **Concessionária**, sempre que entenderem necessário;
- 9.1.1.7. Possibilidade de o **Poder Concedente** e a **ANTAQ** exigirem a criação de subsidiária integral para exploração de fonte diversa de **Receita Tarifária**;
- 9.1.1.8. Os contratos de exploração de área celebrados pela **Concessionária** não poderão comprometer os padrões de segurança nem o atingimento dos **Parâmetros da Concessão**; e
- 9.1.1.9. Em todos os contratos celebrados pela **Concessionária** com **Operador Portuário** para exploração de **Áreas Afetas às Operações Portuárias**, deverá constar o

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

dever de o terceiro respeitar e observar as normas expedidas pela ANTAQ, incluindo disponibilizar, a qualquer tempo, por solicitação da ANTAQ, as demonstrações contábeis relativas à exploração realizada, sem prejuízo das demais atividades regulatórias e fiscalizatórias da ANTAQ.

9.1.2. A exploração de **Áreas Afetas às Operações Portuárias** do **Porto Organizado** deverá observar adicionalmente as condições estabelecidos no **Anexo 1** e seu cumprimento será fiscalizado pela ANTAQ.

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Calibri, Portugiesisch (Portugal)

9.1.3. Sem prejuízo das medidas fiscalizatórias e sancionatórias previstas nas normas e neste **Contrato de Concessão**, havendo indícios ou fundado receio de materialização de riscos e efeitos potenciais derivados de condutas anticompetitivas, discriminatórias ou abusivas da **Concessionária** em conjunto com o seu controlador integrado, a ANTAQ poderá adotar, por prazo certo, medidas mitigatórias, níveis de serviço ou limites comportamentais adicionais que visem combater e inibir práticas anticompetitivas, inclusive em caso de **açambarcamento em função do pagamento da contribuição variável**, respeitando, para tanto, o contraditório e garantida a apresentação de justificativas quanto à razoabilidade da atividade.

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Calibri, Portugiesisch (Portugal)

~~9.1.2.~~

~~9.1.2.1.9.2.~~ A exploração das **Áreas Não Afetas às Operações Portuárias** será realizada ~~exclusivamente com base nos critérios definidos pela Concessionária~~ pela **Administração Portuária Pública, fora da Área da Concessão**, respeitadas as disposições contidas no PDZ.

Formatiert: Einzug: Links: 0,79 cm, Hängend: 0,81 cm

~~9.1.3.~~ A **Concessionária** poderá celebrar contratos que envolvam a cessão ou utilização das **Áreas Não Afetas às Operações Portuárias**, em regime de direito privado, observando-se a regulação vigente.

~~9.1.3.1.~~ As negociações para a exploração indireta das **Áreas Não Afetas às Operações Portuárias** deverão, obrigatoriamente, atender às seguintes regras:

- ~~(i)~~ Observância aos princípios da isonomia, probidade e boa fé; e
- ~~(ii)~~ Compartilhamento com interessados de informações técnicas e financeiras que lhe forem solicitadas sobre as áreas, sem prejuízo da divulgação periódica de informações sobre as áreas disponíveis.

~~9.2.9.3.~~ A **Concessionária** deve emendar os melhores esforços para explorar de forma integral a **Área da Concessão**.

~~9.3.9.4.~~ A **Concessionária** disponibilizará espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade no **Porto Organizado** para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao **Poder Concedente** ou à Administração Portuária Pública.

~~9.4.9.5.~~ A **Concessionária** cederá, sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas comuns da **Área da Concessão**, ~~os espaços~~ **Áreas Não Afetas às Operações Portuárias** para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que, por disposição legal, desempenhem suas funções no **Porto Organizado**, observado o disposto em seus instrumentos normativos, inclusive no que concerne à elaboração de projetos e execução de obras, e aplicando-se, no

que couber, as disposições acerca da cessão de uso gratuita constantes na Portaria MINFRA nº 51/2001, ou outra que vier a substituir.

9.4.1.9.5.1. O disposto na Subcláusula 9.4-5 não exclui a obrigatoriedade dos referidos órgãos e entidades do Poder Público arcarem com as despesas próprias, tais como o fornecimento de energia elétrica e esgotamento sanitário, quando não comuns ao **Porto Organizado**, além dos custos advindos do uso do bem, como impostos, taxas, contribuições ou preços públicos.

9.5-9.6. Eventuais conflitos devem ser preferencialmente resolvidos por acordos diretos estabelecidos entre as partes contratantes.

9.5.1.9.6.1. Fica a critério da **ANTAQ** compor administrativamente conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes e que forem levados ao seu conhecimento.

Formatiert: Einzug: Hängend: 0,89 cm

Formatiert: Schriftart: +Textkörper (Times New Roman)

10. Plano Básico de Implantação

10.1. O **Plano Básico de Implantação (PBI)**, elaborado nos termos do **Anexo 13** do **Edital**, deverá contemplar:

10.1.1. Os investimentos obrigatórios mínimos descritos no Anexo 1;

10.1.2. As obras, os serviços e todos os demais investimentos e ações necessárias à prestação dos serviços obrigatórios e ao alcance das seguintes metas dispostas no Anexo 1:

- (i) nível de serviço para a **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**;
- (ii) **IQS**; e
- (iii) **Indicadores de Desempenho**.

10.1.3. O atendimento dos **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura**, nos termos do **Anexo 1**.

10.2. O **Poder Concedente** terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da assinatura deste **Contrato de Concessão**, para manifestar expressamente sua não objeção em relação ao **PBI**, ou solicitar esclarecimentos ou modificações, hipótese em que a **Concessionária** deverá prestar os esclarecimentos solicitados ou realizar as modificações requeridas no prazo determinado pelo **Poder Concedente**. O Poder Concedente poderá contar com o apoio técnico da ~~Autoridade Portuária Pública~~ Administração Portuária Pública no processo de manifestação de não objeção.

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

10.2.1. O **Poder Concedente** poderá solicitar alterações no **PBI** apresentado pela **Concessionária** nas seguintes hipóteses:

10.2.1.1. Não observação dos requisitos constantes no **Anexo 13** do **Edital**;

10.2.1.2. Não atendimento dos investimentos obrigatórios mínimos previstos no **Anexo 1**; ou

10.2.1.3. Incompatibilidade técnica com o alcance das metas dispostas no **Anexo 1** de: (i) nível de serviço para a **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**, (ii) de **IQS**; e (iii) de **Indicadores de Desempenho**.

- 10.2.2. Nas hipóteses previstas na Subcláusula 10.2.1, o **Poder Concedente** deverá apresentar razões objetivas para demonstrar o não atendimento ou a incompatibilidade verificada.
- 10.2.3. Após os esclarecimentos ou modificações solicitadas pelo **Poder Concedente**, se persistirem os vícios do **PBI**, o **Contrato de Concessão** será extinto por culpa da **Concessionária**, nos termos da Subcláusula 32.18.4.
- 10.3. O **PBI** poderá ser alterado, justificadamente, desde que a alteração seja autorizada pelo **Poder Concedente** e esteja em conformidade com os requisitos previstos neste **Contrato de Concessão**.
- 10.4. O início da realização das obras, serviços e todos os demais investimentos previstos no **PBI**, nos termos do cronograma proposto pela **Concessionária** e aceito pelo **Poder Concedente**, dar-se-á após (i) o prazo para a não objeção em relação ao **PBI**, ou o aceite do **Poder Concedente** em relação aos ajustes solicitados no **PBI**, (ii) a conclusão da transição operacional descrita na Cláusula 11, e (iii) a obtenção dos licenciamentos ambientais necessários, o que ocorrer por último.
- 10.4.1. A **ANTAQ** e a ~~Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública** ~~acompanhará~~ **acompanharão** a realização das intervenções previstas no **PBI**.
- 10.4.2. A **Concessionária** deverá elaborar projeto básico e projeto executivo, executar as obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias, bem como substituir ou reparar, às suas custas, quaisquer bens ou serviços relacionados às **Atividades** que venham a ser justificadamente considerados pelo **Poder Concedente** ou pela **ANTAQ**, como defeituosos, incorretos, insuficientes ou inadequados, assim entendidos os bens ou serviços inaptos a viabilizar as obrigações assumidas pela ~~Arrendatária~~ **Concessionária**, notadamente os **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura**, que constam no **Anexo 1**.
- 10.5. A **ANTAQ** poderá requisitar à **Concessionária** a qualquer tempo os projetos básicos e os projetos executivos de que tratam a Subcláusula 10.4.2.
- 10.6. No planejamento e execução das intervenções previstas no **PBI**, é facultada à **Concessionária** valer-se de contratos de locação de equipamentos ou arrendamento de bens para viabilizar a prestação das **Atividades** ao longo do prazo de vigência do **Contrato de Concessão**, devendo constar nesses contratos cláusula possibilitando a subrogação do **Poder Concedente**, a seu exclusivo critério, na hipótese de extinção da **Concessão**.
- 10.6.1. A locação de equipamentos ou arrendamento de bens de que dispõe a Subcláusula 10.6 não poderá ser adotada para descumprimento pela **Concessionária** de seu dever de adquirir, atualizar e modernizar os equipamentos que serão objeto de reversão à **União**, nos termos deste **Contrato de Concessão**, o que será regulado e fiscalizado pela **ANTAQ**.
- 10.7. Nas intervenções previstas no **PBI** que requeiram obtenção de áreas, a **Concessionária** deverá realizar a aquisição e garantir a posse de todos os imóveis no interior da **Área da Concessão**, inclusive dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da **Concessão**.
- 10.7.1. A forma de obtenção da posse e aquisição de imóveis de que trata a Subcláusula

Formatiert: Schriftart: Fett

10.7 pode ser feita por procedimento de desapropriação, desocupação ou de forma negociada, mediante indenização aos proprietários desses imóveis.

10.7.2. A depender do caso de desapropriação de imóveis, a **Concessionária** deverá solicitar ao **Poder Concedente** a publicação de ato administrativo para a outorga de poderes necessária à **Concessionária** para a efetivação do processo de desapropriação, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei nº 8.987/95.

10.7.3. A **Concessionária** arcará com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na Subcláusula 10.7.1, seja pela via extrajudicial, de forma consensual, ou por intermédio de ações judiciais.

10.7.4. Concluída a totalidade do processo de desapropriações para a aquisição e posse de todos os imóveis no interior da **Área da Concessão**, será calculada a proporção dos procedimentos de que tratam a Subcláusula 10.7.3 feitos exclusivamente por intermédio de ações judiciais.

10.7.5. A proporção de que trata a Subcláusula 10.7.4 será calculada a partir da seguinte equação:

$$c = a / (a+b)$$

(a) soma dos valores (em R\$) do total das desapropriações feitas mediante decisões judiciais, na data-base do EVTEA do empreendimento;

(b) soma dos valores (em R\$) do total das desapropriações feitas mediante via extrajudicial, de forma consensual, na data-base do EVTEA do empreendimento; e

(c) proporção (em %) dos procedimentos desapropriações feitas mediante decisões judiciais.

10.7.6. No caso das ações judiciais referidas na Subcláusula 10.7.3, será realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro da variação dos valores efetivamente aplicados em relação ao montante de R\$ 318.793.939,57 (trezentos e dezoito milhões, setecentos e noventa e três mil, novecentos e trinta e nove reais e cinquenta e sete centavos), ponderado pela proporção (em %) dos procedimentos desapropriações feitas mediante decisões judiciais calculado pela Subcláusula 10.7.5, a partir da seguinte equação:

$$d = 318.793.939,57 * c$$

(c) proporção (em %) dos procedimentos desapropriações feitas mediante decisões judiciais; e

(d) montante (em R\$) referencial dos investimentos, pagamentos, custos e despesas necessários para o processo de desapropriações para a aquisição e posse de todos os imóveis no interior da Área da Concessão feitos exclusivamente por intermédio de ações judiciais, na data-base do EVTEA do empreendimento.

10.7.7. A recomposição de equilíbrio econômico-financeiro de que trata a Subcláusula

10.7.6 será feita nos termos das Subcláusulas 19.1.44 e 19.2.21.

10.7.8. No caso de redução do valor de aquisição e garantia de posse de áreas pela **Concessionária**, devido a procedimento realizado pelo poder público antes da **Data de Assunção**, será realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro da variação dos valores efetivamente aplicados em relação ao montante estabelecido na Subcláusula 10.7.6.

10.7.9. A **Concessionária** deverá manter registros atualizados de todas as desapropriações realizadas e de todos os documentos que comprovem a transferência da propriedade para o Poder Concedente.

~~10.7.9.~~10.7.10. Cabe a ~~Autoridade Portuária Pública~~**Administração Portuária Pública** apoiar a **Concessionária** no processo de obtenção de áreas, fornecendo dados, subsídios técnicos e apoio nos processos de desapropriação, observado o objeto do **Contrato de Concessão** e a busca de sua execução plena.

11. Conta Vinculada

~~11.1.~~ Como condição para a assinatura do presente ~~Contrato de Concessão~~, a **Concessionária** deverá ter:

- ~~(i)~~ celebrado com o **Banco Depositário** e o **Poder Concedente** contrato de administração de contas, conforme minuta referencial relacionada no **Anexo 10**;
- ~~(ii)~~ aberta a **Conta Vinculada** em seu nome junto ao **Banco Depositário**; e
- ~~(iii)~~ depositado na **Conta Vinculada** os valores estabelecidos no item 7.1, iii, do **Edital**.

~~11.1.1.~~ Para todos os efeitos legais, as **Partes** reconhecem que a **Conta Vinculada** é de titularidade da **Concessionária** e que os recursos nela depositados:

- ~~(i)~~ constituem encargos contratuais, têm destinação pública e serão utilizados exclusivamente para custear obrigações do **Poder Concedente**, nos termos da Subcláusula 11.4; e
- ~~(ii)~~ não integram o patrimônio do **Poder Concedente**, da **ANTAQ** ou de qualquer outro órgão ou entidade pública.

~~11.1.2.~~ A **Concessionária** arcará com os encargos e taxas relacionados à atuação do **Banco Depositário**.

~~11.2.~~ Ao longo do prazo de vigência da **Concessão**, a **Concessionária** deverá depositar diretamente na **Conta Vinculada** o valor da **Contribuição Variável** e da **Contribuição Fixa**, que constituem encargos contratuais e possuem destinação pública;

~~11.2.1.~~ A **Conta Vinculada** receberá exclusivamente os depósitos que lhe são atribuídos nas Subcláusulas 11.1 e 11.2, não podendo outros valores serem destinados, a qualquer título, à **Conta Vinculada**.

~~11.3.~~ A **Conta Vinculada** será movimentada exclusivamente pelo **Banco Depositário**, sob ordem do **Poder Concedente**.

~~11.3.1.~~ A **Concessionária** se obriga a não fornecer qualquer instrução ao **Banco Depositário**

Formatiert: Schriftart: Calibri, Portugiesisch (Portugal)

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Kommentar [CdSF9]: Excluir

Formatiert: Hervorheben

Formatiert: Hervorheben

Formatiert: Hervorheben

Formatiert: Hervorheben

para movimentação da **Conta Vinculada**.

11.3.2. O **Banco Depositário** cumprirá as ordens do **Poder Concedente**, desde que estejam de acordo com as determinações deste **Contrato** e de seus **Anexos**.

11.3.3. Sempre que solicitado pelo **Poder Concedente** ou pela própria **Concessionária**, o **Banco Depositário** deverá enviar, no prazo de até 2 (dois) dias úteis, informações sobre a **Conta Vinculada**, incluindo saldos, extratos e históricos de investimentos, depósitos e transferências.

11.4. Os recursos depositados na **Conta Vinculada** poderão ser utilizados exclusivamente para a finalidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de riscos expressamente alocados ao **Poder Concedente**.

11.4.1. Não é admitida a utilização dos recursos depositados na **Conta Vinculada** para fim diverso dos estabelecidos na Subcláusula 11.4.

11.4.2. Os valores depositados na **Conta Vinculada** deverão ser aplicados pelo **Banco Depositário** em títulos públicos federais atrelados à taxa SELIC, ou outro indicador de remuneração de depósitos bancários seguido pelo mercado em caso de descontinuidade da taxa SELIC.

11.5. Extinta a **Concessão**, caso a **Concessionária** faça jus à indenização, nos termos da Cláusula 32, o **Poder Concedente** utilizará eventual saldo existente na **Conta Vinculada** para fazer frente a tal pagamento.

11.5.1. Observada a hipótese da Subcláusula 11.5, caso ainda haja saldo na **Conta Vinculada** no encerramento do **Contrato de Concessão**, o referido recurso, decorrente dos encargos contratuais e que possui destinação pública, será considerado como **Bem Reversível** e será revertido ao **Poder Concedente**, sem necessidade de pagamento de indenização a qualquer título à **Concessionária**.

11.5.2. Após a transferência do saldo referido na Subcláusula 11.5.1, se houver, o **Banco Depositário** deverá encerrar automaticamente a **Conta Vinculada**, observados os termos do contrato de administração de contas celebrado entre o **Poder Concedente** e o **Banco Depositário**.

Formatiert: Hervorheben

Formatiert: Hervorheben

Formatiert: Hervorheben

Formatiert: Hervorheben

Formatiert: Hervorheben

Formatiert: Hervorheben

Formatiert: Hervorheben

Formatiert: Hervorheben

12.11. Transição Operacional

11.1. A transição operacional de ~~as determinadas~~ atividades do **Porto Organizado** a serem assumidas pela **Concessionária**, na **Área da Concessão**, deverá observar o disposto nesta Cláusula e no **Anexo 9**.

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

11.1.1. O **Plano de Transferência Operacional** poderá ser dispensado pelo **Poder Concedente** caso não haja exploração do **Porto Organizado** mediante contrato de arrendamento ou de transição, ou caso não seja identificada viabilidade para a sua implementação.

Formatiert: Schriftart: Fett

~~12.1.11.1.2.~~ Na hipótese da Subcláusula 11.1.1, a **ANTAQ** fornecerá, mesmo tendo sido dispensado o **Plano de Transferência Operacional**, o ateste da que não opõe objeção à assunção da operação pela **Concessionária**, o que configurará, no dia posterior ao ateste, a **Data de Assunção**, nos termos da Subcláusula 1.1.1.27.

Formatiert: Einzug: Links: 1,5 cm,
Hängend: 1,25 cm

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

12.2.11.2. A **Concessionária** especificará no **Plano de Transferência Operacional** as medidas de transição operacional que adotará.

12.3.11.3. O **Plano de Transferência Operacional** será desenvolvido e implementado pela **Concessionária** em dois estágios, abaixo discriminados:

- (i) **Estágio de Preparação;** e
- (ii) **Estágio de Operação Assistida;**

12.3.1.11.3.1. Os estágios de implementação do **Plano de Transferência Operacional** são detalhados no **Anexo 9** e têm por objetivo capacitar a **Concessionária** para assunção segura da operação ~~do Porto Organizado~~.

12.3.2.11.3.2. O **Estágio de Preparação** envolve a elaboração do **Plano de Transferência Operacional**.

12.3.2.1.11.3.2.1. Em até 45 (quarenta e cinco) dias contados da assinatura do **Contrato de Concessão**, a **Concessionária** deverá apresentar à **ANTAQ e a Autoridade Portuária Pública Administração Portuária Pública** sua proposta de **Plano de Transferência Operacional**, com o conteúdo detalhado no **Anexo 9**.

12.3.2.2.11.3.2.2. A **ANTAQ e a Autoridade Portuária Pública Administração Portuária Pública** se manifestará sobre o **Plano de Transferência Operacional** no prazo de 20 (vinte) dias contados de sua apresentação.

12.3.2.3.11.3.2.3. A **Concessionária** deverá prestar esclarecimentos e implementar as alterações solicitadas pela **ANTAQ** no prazo indicado, resubmetendo-o à **ANTAQ** para nova avaliação.

12.3.2.4.11.3.2.4. O **Estágio de Preparação** se encerrará com a aprovação do **Plano de Transferência Operacional** pela **ANTAQ**.

12.3.3.11.3.3. Uma vez aprovado o **Plano de Transferência Operacional**, terá início o **Estágio de Operação Assistida**, que terá duração máxima de 30 (trinta) dias, mais o período até a **ANTAQ** atestar que não opõe objeção à assunção da operação ~~do Porto Organizado~~ pela **Concessionária**.

12.3.3.1.11.3.3.1. Durante o **Estágio de Operação Assistida**, a ~~SPI~~ **Administração Portuária Pública** permanecerá responsável pela administração do **Porto Organizado**, cabendo à **Concessionária** desempenhar as atividades detalhadas no **Anexo 9**.

12.3.3.2.11.3.3.2. A **Concessionária** deverá envidar esforços junto à atual arrendatária, se houver, do **Porto Organizado** para a realização do **Estágio de Operação Assistida**.

12.3.3.3.11.3.3.3. Os **Preços** e as **Tarifas** pagas pelos **Usuários** durante o **Estágio de Preparação** e o **Estágio de Operação Assistida**, segundo as condições previstas no **Anexo 9**, não serão devidos à **Concessionária**. No caso de pagamento de Preços pelas atividades do Terminal de Containeres, esses poderão ser feitos diretamente à Concessionária no caso de inexistência de contrato de arrendamento ou de transição que tenha como objeto a Área da Concessão.

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

~~12.3.3.4.~~ 11.3.3.4. O **Estágio de Operação Assistida** será concluído quando a **ANTAQ** atestar que não opõe objeção à assunção da operação ~~do Porto Organizado~~ pela **Concessionária**.

~~12.3.4.~~ 11.3.4. Os estágios de implementação do **Plano de Transferência Operacional** serão supervisionados pela **ANTAQ** e pelo **Comitê de Transição**, conforme detalhado no **Anexo 9**.

11.3.5. Os prazos de duração do **Estágio de Operação** poderão ser prorrogados caso a **ANTAQ** julgue necessário intensificar a transferência de conhecimento e a capacitação da **Concessionária** durante a transição operacional, para garantir o início da operação ~~do Porto Organizado~~ com a devida segurança aos **Usuários**, hipótese que não se constitui como evento de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual em favor da **Concessionária**.

~~12.3.5.~~ 11.3.6. ~~Caberá a Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública** apoiar o processo de transição operacional das atividades objeto do **Contrato de Concessão**.

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

13.12. Governança Corporativa

~~13.1.12.1.~~ A **Concessionária** deve se constituir como uma sociedade por ações, com sua administração competindo a um conselho de administração e a uma diretoria executiva, a ser prevista no correspondente estatuto, nos termos da Lei nº 6.404/1976 e regulamentação correspondente.

~~13.2.12.2.~~ A **Concessionária** contará com Conselho Fiscal de funcionamento permanente, a ser definido em estatuto, nos termos da Lei nº 6.404/1976 e regulamentação correspondente.

~~13.3.12.3.~~ Para explorar diretamente a **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**, a **Concessionária** deverá constituir subsidiária integral, nos termos da Lei nº 6.404/1976 e regulamentação correspondente, com demonstrativos contábeis próprios, submetidos a auditoria independente, conforme regulação da ANTAQ e demais normas aplicáveis.

~~13.3.1.~~ 12.3.1. O **Poder Concedente** e a **ANTAQ** poderão realizar auditoria nas demonstrações contábeis da subsidiária integral constituída pela **Concessionária**, sempre que entenderem necessário;

~~13.3.2.~~ 12.3.2. Fica vedada a participação da subsidiária integral da **Concessionária** em outras sociedades;

~~13.3.3.~~ 12.3.3. O eventual aumento de capital da subsidiária integral somente poderá ser realizado pela **Concessionária**

~~13.3.4.~~ 12.3.4. Fica vedada a estipulação de **Tarifas Portuárias** diferenciadas aplicáveis para a subsidiária integral a ser constituída pela **Concessionária**, realizando-se discriminação injustificada em relação aos demais **Usuários**.

~~13.4.12.4.~~ A **Concessionária** deverá observar padrões de governança corporativa emitidos pelo Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC).

~~13.5.12.5.~~ A **Concessionária** deverá observar padrões de contabilidade regulatória

definidos em regulamentação específica e adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas;

13.6.12.6. A **Concessionária** deverá publicar, na forma da lei, as demonstrações financeiras e manter os registros contábeis de todas as operações em conformidade com as normas aplicáveis às companhias abertas nos termos da Lei nº 6.404/1976, da regulamentação da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e demais normas supervenientes editadas pela **ANTAQ**;

13.7.12.7. A **Concessionária** deverá divulgar suas demonstrações financeiras em seu sítio eletrônico;

13.7.1.12.7.1. A **Concessionária** está obrigada a divulgar transações com pessoas integrantes de seu Grupo Econômico, de acordo com o artigo 247 da Lei nº 6.404/1976;

13.7.2.12.7.2. A divulgação será feita em notas explicativas às demonstrações financeiras, respeitada a condição de fornecer detalhes suficientes para a identificação das pessoas integrantes de seu Grupo Econômico e de quaisquer condições essenciais inerentes às transações mencionadas;

13.7.3.12.7.3. As contratações de pessoas integrantes de seu Grupo Econômico devem ser objeto de capítulo específico no relatório de administração com relato sumário das contratações realizadas durante o exercício.

13.8.12.8. Fica a **Concessionária** obrigada a apresentar à **ANTAQ** os balancetes, as demonstrações contábeis, os relatórios dos Conselhos Fiscal e de Administração, os pareceres dos Auditores Independentes e o balancete de encerramento do exercício, conforme o Sistema de Contabilidade Regulatória Aplicável ao Setor Portuário (SICRASP), ou outro sistema que vier a substituí-lo, conforme regulação da **ANTAQ** e demais normas aplicáveis.

13.9.12.9. A **Concessionária** deverá elaborar e publicar anualmente relatório de sustentabilidade e disponibilizá-lo em seu sítio eletrônico.

13.9.1.12.9.1. O relatório de sustentabilidade deverá ser elaborado de acordo com as boas práticas do mercado, a exemplo da ISO 14016:2020.

13.10.12.10. A **Concessionária** deverá adotar as melhores práticas definidas pela Lei nº 12.846/2014, inclusive implementando os mecanismos de integridade na forma descrita nos artigos 41 e 42 do Decreto nº 8420/2015, ou das normas que as substituírem, observando-se ainda as diretrizes estabelecidas pela CGU;

13.11.12.11. No relacionamento com **Partes Relacionadas**, deverá a **Concessionária**:

13.11.1.12.11.1. Desenvolver, publicar e implantar Política de Transações com Partes Relacionadas, em até 1 (um) mês do início da vigência deste contrato.

13.11.2.12.11.2. A Política de Transações com Partes Relacionadas deve observar, no que couber, as melhores práticas de governança corporativa, e contendo, no mínimo, os

Formatiert: Schriftart: Fett

seguintes elementos:

- ~~13.11.2.1~~~~12.11.2.1~~. critérios que devem ser observados para a realização de transações entre a Concessionária e suas Partes Relacionadas, exigindo a observância de condições equitativas, compatíveis com a prática de mercado;
- ~~13.11.2.2~~~~12.11.2.2~~. procedimentos para auxiliar a identificação de situações individuais que possam envolver conflitos de interesses e, consequentemente, determinar o impedimento de voto com relação a acionistas ou administradores da Concessionária;
- ~~13.11.2.3~~~~12.11.2.3~~. procedimentos e responsáveis pela identificação das **Partes Relacionadas** e pela classificação de operações como transações com Partes Relacionadas;
- ~~13.11.2.4~~~~12.11.2.4~~. indicação das instâncias de aprovação das transações com **Partes Relacionadas**, a depender do valor envolvido ou de outros critérios de relevância;
- ~~13.11.2.5~~~~12.11.2.5~~. exigência de realização de processo competitivo junto ao mercado, conforme regras aprovadas pela administração da companhia, como condição à contratação de obras e serviços com Partes Relacionadas; e
- ~~13.11.2.6~~~~12.11.2.6~~. dever de a administração da companhia formalizar, em documento escrito a ser arquivado em sua sede, as justificativas da seleção de Partes Relacionadas em detrimento das alternativas de mercado
- ~~13.11.3~~~~12.11.3~~. Todas as contratações com **Partes Relacionadas** deverão ser realizadas em termos e condições equitativas de mercado;
- ~~13.11.4~~~~12.11.4~~. É permitido à **Concessionária**:
- ~~13.11.4.1~~~~12.11.4.1~~. Celebrar contratos com **Partes Relacionadas** para realização de obras e serviços;
- ~~13.11.4.2~~~~12.11.4.2~~. É permitido à **Concessionária** celebrar contratos de mútuo, na qualidade de mutuária, com **Partes Relacionadas**, desde que:
- (i) Os contratos de mútuo devem conter cláusula com expressa previsão de que a **ANTAQ** poderá suspender os pagamentos de quaisquer valores previstos contratualmente em caso de mora no recolhimento dos encargos contratuais previstos na Cláusula 6 ou em caso de risco de extinção antecipada da **Concessão**; e
- (ii) O Custo Efetivo Total da operação de mútuo não pode exceder a taxa de juros dos Depósitos Interfinanceiros (CDI).
- ~~13.11.5~~~~12.11.5~~. É vedado à **Concessionária**:
- ~~13.11.5.1~~~~12.11.5.1~~. A concessão de empréstimos e financiamentos para seus acionistas, Partes Relacionadas e terceiros; e
- ~~13.11.5.2~~~~12.11.5.2~~. A prestação de fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia em favor de seus acionistas, Partes Relacionadas e terceiros.

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

~~13.11.6.12.11.6.~~ A **ANTAQ** poderá requisitar a qualquer tempo os documentos referentes à execução da Política de Transações com Partes Relacionadas pela **Concessionária**.

~~13.12.12.12.~~ Compete à **Concessionária** elaborar **Plano de Responsabilidade Social Corporativa (PRSC)**, em até 18 (dezoito) meses contados da **Data de Assunção**.

~~13.12.1.12.12.1.~~ O **PRSC** tem por objeto estruturar a implementação de programas e projetos sociambientais de geração de externalidades positivas à força de trabalho, às correspondentes famílias, à comunidade local e à sociedade por parte da Concessionária.

~~13.12.2.12.12.2.~~ O **PRSC** tem por finalidade incentivar a **Concessionária** a incorporar a função emergente da responsabilidade social corporativa em sua estrutura organizacional, presente em Autoridades Portuárias de referência no mundo, com vistas a trazer benefícios na relação porto-cidade.

~~13.12.3.12.12.3.~~ O **PRSC** deverá ter por diretrizes:

~~13.12.3.1.12.12.3.1.~~ a sustentabilidade do ecossistema no qual o **Porto Organizado** encontra-se inserido;

~~13.12.3.2.12.12.3.2.~~ a valorização e o envolvimento da comunidade local nos projetos;

~~13.12.3.3.12.12.3.3.~~ o desenvolvimento de conhecimentos, habilidades e atitudes referentes à educação ambiental; e

~~13.12.3.4.12.12.3.4.~~ a saúde pública e qualidade de vida da população do entorno do **Porto Organizado**.

~~13.12.4.12.12.4.~~ O **PRSC** deverá:

~~13.12.4.1.12.12.4.1.~~ ser elaborado de acordo com as boas práticas do mercado;

~~13.12.4.2.12.12.4.2.~~ ser apresentado, em até 18 (dezoito) meses contados da **Data de Assunção**, nos termos do **Anexo 1**;

~~13.12.4.3.12.12.4.3.~~ ter sua proposta submetida ao processo de ~~Consulta~~ consulta aos ~~Usuários~~ usuários, na implementação do **PRSC** original e em suas atualizações periódicas;

~~13.12.4.4.12.12.4.4.~~ ser implementado a partir do primeiro dia do 25º (vigésimo quinto) mês do **Contrato de Concessão** contado da **Data de Assunção**;

~~13.12.4.5.12.12.4.5.~~ ser atualizado a cada 5 anos, valendo-se do processo de ~~Consulta~~ consulta aos ~~u~~ usuários, a contar do início da implementação do **PRSC** original.

~~13.12.5.12.12.5.~~ Por intermédio do **PRSC**, a **Concessionária** deverá implementar política de qualificação profissional voltada a trabalhadores portuários avulsos (TPAs), em colaboração com o **Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO)** do **Porto Organizado**, de modo a amplificar os efeitos da promoção da qualificação profissional de TPAs, prevista no inciso II do art. 33 da Lei nº 12.815/2013.

~~13.12.5.1.12.12.5.1.~~ A política de que trata a Subcláusula 12.12.5 deve ser operacionalizada

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

anualmente, tendo suas diretrizes definidas na periodicidade de que trata a Subcláusula 13.12.4.5.

~~13.12.5.2.~~ 12.12.5.2. Na política de que trata a Subcláusula 12.12.5, cabe à **Concessionária**:

- (i) o planejamento das ações e atividades anuais, ouvidas as necessidades e previsão de demanda identificados pelo **OGMO** e pela representação dos TPAs;
- (ii) o financiamento das ações e atividades anuais; e
- (iii) o provimento de espaço físico adequado para a execução das ações e atividades.

~~13.12.5.3.~~ 12.12.5.3. Os recursos financeiros a serem alocados na política de que trata a Cláusula 12.12.5 estão dispostos no **Anexo 1**.

~~13.12.6.~~ 12.12.6. Até o término do 24º (vigésimo quarto) mês do **Contrato de Concessão** contado da **Data de Assunção**, a totalidade dos programas socioambientais realizados pela **SPI** e vigentes no momento da assinatura do **Contrato de Concessão** deverão ser mantidos pela **Concessionária** até o início da implementação do **PRSC**.

14.13. Deveres da Concessionária

~~14.1.13.1.~~ A **Concessionária** deve observar, permanentemente, o disposto no presente **Contrato de Concessão**, as normas estabelecidas pela **ANTAQ** e outras obrigações constantes da regulamentação aplicável.

~~14.2.13.2.~~ São deveres da **Concessionária**, quando da execução deste **Contrato de Concessão**:

~~14.2.1.13.2.1.~~ Explorar economicamente a **Área da Concessão**, por meio da exploração das **Áreas Afetas às Operações Portuárias** e das **Áreas Não Afetas às Operações Portuárias**, conforme este **Contrato de Concessão**, nos termos da Cláusula 9;

~~14.2.2.13.2.2.~~ Manter, durante toda a execução do **Contrato de Concessão**, as condições de habilitação e de qualificação exigidas no **Edital**;

~~14.2.3.13.2.3.~~ Cumprir rigorosamente os **Parâmetros da Concessão**, arcando com os custos necessários para tanto, bem como realizar as obras, serviços, e todos os demais investimentos e ações necessárias para alcançar as metas de nível de serviço, na forma prevista no **Anexo 1**, observados os prazos fixados no cronograma de realização de investimentos, o atendimento aos **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura** e a necessidade de alcance dos **IQS e Indicadores de Desempenho**.

~~14.2.4.13.2.4.~~ Manter, em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, às suas expensas, os **Bens Reversíveis**, bem como aqueles necessários à adequada gestão, eficiência e competitividade do **Porto Organizado**, durante a vigência do **Contrato de Concessão**.

~~14.2.5.1.1.1.~~ Fiscalizar infrações e descumprimentos de seus contratados, inclusive impondo-lhe sanções e penalidades, na forma dos contratos estabelecidos.

~~14.2.6.13.2.5.~~ Permitir o acesso ao porto organizado pelo **Poder Concedente**, pela **ANTAQ**.

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

pela ~~Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública** e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário.

~~14.2.7.13.2.6.~~ Atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de movimentação de cargas pelo **Porto Organizado**, considerando as disponibilidades e as condições gerais das **Atividades**, observada a regulação sobre o tema, em especial o disposto na Resolução ANTAQ nº 75, de 2 de junho de 2022, ou outra que a substituir, devendo eventual descumprimento ser comunicado à **ANTAQ**.

~~14.2.8.13.2.7.~~ Obter, renovar e manter vigentes, durante todo o período do **Contrato de Concessão**, todas as licenças, permissões e autorizações ambientais necessárias ao pleno exercício das **Atividades** objeto da **Concessão**.

~~14.2.9.13.2.8.~~ Ao término do **Contrato de Concessão**, efetuar a transferência de titularidade do processo de licenciamento ambiental a quem o **Poder Concedente** determinar, devendo manter vigentes as licenças até a conclusão do processo de transferência.

~~14.2.10.13.2.9.~~ Dar acesso à **ANTAQ**, a qualquer tempo, a todos os contratos da **Concessionária** que versem sobre a utilização da ~~Área da Concessão~~ **áreas do Porto Organizado**.

~~14.2.11.13.2.10.~~ Com relação às informações de que trata a subcláusula 13.2.9, a **ANTAQ** deverá adotar as regras da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, em particular a observância da publicidade como preceito geral, do sigilo como exceção e da divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações.

~~14.2.11.1.13.2.10.1.~~ A **Concessionária**, quando tiver conhecimento de situação que imponha o dever de sigilo nos moldes da Lei nº 1.257/2011, e do Decreto nº 7.724/2012, como informações relativas à atividade empresarial de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado que possam representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos, deverá solicitar à **ANTAQ** restrições sobre sua publicidade.

~~14.3.13.3.~~ Com relação às competências legais ~~da de Administração do Porto~~ **Administração do porto**, são deveres da **Concessionária**:

~~14.3.1. Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e o Contrato de Concessão;~~

~~14.3.2. Assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do Porto Organizado ao comércio e à navegação;~~

~~14.3.3. Pré-qualificar os Operadores Portuários, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Poder Concedente;~~

~~14.3.4.13.3.1.~~ Arrecadar as **Receitas Tarifárias** e **Receitas Não Tarifárias** relativas às suas **Atividades**;

~~14.3.5.13.3.2.~~ Fiscalizar e executar, direta ou indiretamente, as obras de construção, reforma, eventual ampliação, melhoramento e conservação das **Instalações Portuárias**;

~~14.3.6. Fiscalizar os Operadores Portuários, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;~~

~~14.3.7.13.3.3.~~ Promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

prejudicar o acesso ao **Porto Organizado**, ~~com o apoio, no que couber, da~~
~~Autoridade de Administração Portuária Pública;~~

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

~~14.3.8.13.3.4.~~ Autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o
tráfego de embarcação na **Área do Porto Organizado**, ouvida ~~a~~ ~~Autoridade Portuária~~
~~Pública~~ ~~Administração Portuária Pública~~ ~~es~~ as demais autoridades do **Porto Organizado**,
~~respeitado o Regulamento de Exploração do Porto;~~

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

~~14.3.9.13.3.5.~~ Autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a
competência da **Autoridade Marítima** em situações de assistência e salvamento de
embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

~~14.3.10.13.3.6.~~ Suspender as **Operações Portuárias** que prejudiquem o funcionamento do
Porto Organizado, ressalvados os aspectos de interesse da **Autoridade Marítima**
responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

~~14.3.11.~~ Reportar à **ANTAQ** ~~infrações a dispositivos legais, contratuais e regulamentares,~~
~~inclusive aqueles previstos no Regulamento de Exploração do Porto e nas normas de~~
~~pré-qualificação dos Operadores Portuários;~~

~~14.3.12.13.3.7.~~ Adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no **Porto Organizado**;

~~14.3.13.13.3.8.~~ estabelecer o horário de funcionamento do **Porto Organizado**, observadas as
diretrizes do **Poder Concedente** ~~e da~~ ~~Autoridade Portuária Pública~~ ~~Administração~~
~~Portuária Pública~~ e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e

Formatiert: Schriftart: Fett

~~14.3.14.~~ organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo
Poder Concedente;

~~14.3.15.13.3.9.~~ Prestar ~~informações apoio técnico e administrativo que visem subsidiar a~~
~~atuação~~ ~~ad~~ do Conselho de Autoridade Portuária e ~~ad~~ do Órgão de Gestão de Mão De Obra,
~~nas suas respectivas áreas de atuação;~~

~~14.3.16.~~ Estabelecer o **Regulamento de Exploração do Porto**, observadas as diretrizes do
Poder Concedente, nos termos deste **Contrato de Concessão** e do **Anexo 1**;

~~14.4.13.4.~~ Com relação à **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**, são deveres da **Concessionária**:

~~14.4.1.13.4.1.~~ Executar as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção,
aprofundamento ou ampliação de acessos portuários e de hidrovias, inclusive canais de
navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a
remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;

~~14.4.2.13.4.2.~~ Executar o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição,
instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos
necessários ao acesso ao **Porto Organizado**;

~~14.4.3.13.4.3.~~ Caso encontrado material rochoso na execução das obras e serviços necessários
à realização da dragagem de implantação prevista no Anexo 1, o concessionário deverá:

~~14.4.3.1.13.4.3.1.~~ Realizar a devida caracterização do material rochoso
encontrado, de modo a tornar público: (a) as condições geológico-geotécnicas das áreas
a serem dragadas; (b) as sondagens geotécnicas realizadas sobre o material rochoso; (c)

o volume de material a ser removido; (d) o equipamento a ser utilizado e a metodologia executiva; e (e) o prazo de execução; e

14.4.3.2-13.4.3.2. Executar as obras e serviços de dragagem necessárias à remoção do material rochoso, respeitado o disposto na Subcláusula 19.2.27.

14.5-13.5. Com relação às competências legais ~~da de Administração administração do Porto porto~~ de interface com outras autoridades, são deveres da **Concessionária**:

14.5.1-13.5.1. Sob coordenação da **Autoridade Marítima**:

14.5.1.1-13.5.1.1. Estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do **Porto Organizado**;

14.5.1.2-13.5.1.2. ~~Subsidiar a Administração Portuária Pública Delimitar na delimitação~~ das áreas de fundeadoiro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

14.5.1.3-13.5.1.3. ~~Subsidiar a Administração Portuária Pública Delimitar na delimitação~~ das áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

14.5.1.4-13.5.1.4. ~~Subsidiar a Administração Portuária Pública no estabelecimento~~ Estabelecer e divulgar ~~do~~ calado máximo ~~de da~~ operação ~~dos navios~~, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

14.5.1.5-13.5.1.5. ~~Subsidiar a Administração Portuária Pública no estabelecimento~~ Estabelecer e divulgar ~~ção do~~ porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do **Porto Organizado**;

14.5.2-13.5.2. Sob coordenação da **Autoridade Aduaneira**, ~~nos limites da Área da Concessão~~:

14.5.2.1-13.5.2.1. Delimitar a área de alfandegamento; e

14.5.2.2-13.5.2.2. Organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

14.6-13.6. Com relação às ações para o alcance dos **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura**, são deveres da **Concessionária**:

14.6.1-13.6.1. Zelar e incentivar a adoção das melhores práticas de saúde ocupacional, segurança operacional e meio ambiente nos serviços desempenhados dentro da **Área da Concessão**, especialmente no desempenho das **Atividades** sob sua responsabilidade, bem como organizar, proteger, preservar e prover ambiente seguro para a exploração do **Porto Organizado** de acordo com o determinado na Subcláusula 2.2;

14.6.2-13.6.2. Obter e manter vigentes as certificações ISO 9.001, ISO 14.001, ISO 27.001, ISO 45.001 e ISO 37.001, ou outras determinadas pela **ANTAQ**, no prazo especificado no **Anexo 1**;

14.7-13.7. Com relação à adequada gestão do **Porto Organizado**, a **Concessionária** deverá:

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

~~14.7.1.13.7.1.~~ Manter, desde a **Data de Assunção** até o término da **Concessão**, sistema de cobrança das **Tarifas Portuárias** que contemple os processos de coleta, cobrança e pagamento;

~~14.7.2.13.7.2.~~ Dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da **Concessão**, nos termos deste **Contrato de Concessão** e da regulamentação expedida pela **ANTAQ**, com informações relativas às **Tarifas Portuárias**, a outras remunerações, aos dados estatísticos de tráfego de embarcações e às cargas processadas no período, assegurando-se à **ANTAQ** o acesso ininterrupto, irrestrito e imediato ao referido banco de dados;

~~14.7.3.13.7.3.~~ Estabelecer e implementar um sistema de gestão ambiental ~~do Porto Organizado~~ na **Área da Concessão**, tendo por referência, no mínimo, as exigências estabelecidas nas licenças ambientais emitidas, os parâmetros da certificação ISO 14001, e a atividade de monitoramento ambiental;

Formatiert: Schriftart: Fett

~~14.7.4.13.7.4.~~ Elaborar e divulgar anualmente o inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE);

~~14.7.5.13.7.5.~~ Promover a execução dos programas relacionados à relação porto-cidade especificados na Seção F – Ambiental do estudo de viabilidade que embasou este **Contrato de Concessão**;

~~14.7.6.13.7.6.~~ Fornecer serviços de eletrificação do cais, ~~nos limites da Área da Concessão~~, a fim de fomentar a redução de gases de efeito estufa da atracação dos navios; e

Formatiert: Schriftart: Fett

~~14.7.7.13.7.7.~~ Promover a renovação dos equipamentos por equivalentes menos poluentes, que emitam menores quantidades de gases de efeito estufa.

~~14.7.8.13.7.8.~~ Estabelecer e administrar um sistema de atendimento físico e eletrônico aos **Usuários** e à comunidade local e uma ouvidoria para apurar reclamações relativas à execução do **Contrato de Concessão**, bem como enviar trimestralmente à **Antaq** e ~~à Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública** relatório contendo as informações obtidas pela ouvidoria.

Formatiert: Schriftart: Fett

~~14.7.9.13.7.9.~~ Até 2 (dois) anos antes da data do término de vigência da **Concessão**, a **Concessionária** apresentará um **Programa de Desmobilização Operacional**, observando as diretrizes do **Poder Concedente** quanto à continuidade da prestação das **Atividades** prestadas pela **Concessionária**, devendo tal programa ser analisado pela **ANTAQ** no prazo máximo de 6 (seis) meses, ~~ouvida a Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública**.

Formatiert: Schriftart: Fett

~~14.7.9.1.13.7.9.1.~~ O **Programa de Desmobilização Operacional** deverá garantir que as **Atividades** prestadas pela **Concessionária** não poderão ser interrompidas ou paralisadas até a assunção da operação ~~do Porto Organizado~~ pelo novo contratado, conforme modelo de transição a ser definido pelo **Poder Concedente**.

~~14.7.9.2.13.7.9.2.~~ A **Concessionária** deverá apresentar à **ANTAQ** a documentação técnica e administrativa, bem como as orientações operacionais necessárias, juntamente com o **Programa de Desmobilização Operacional**.

14.8-13.8. Com relação à publicidade de dados e informações à sociedade, a **Concessionária** deverá:

14.8.1-13.8.1. Disponibilizar em seu sítio eletrônico na internet, de forma clara e acessível, as tabelas tarifárias completas, com os valores de referência e simulador tarifário, que permitam ao **Usuário** calcular o valor dos serviços.

14.8.2-13.8.2. Publicar em seu sítio eletrônico, com acesso irrestrito a todos, documentos contendo o planejamento e programação do uso do cais do **Porto Organizado**, devendo informar horários não disponíveis para operações de atracação.

14.8.3-13.8.3. Divulgar em seu sítio eletrônico os resultados dos levantamentos batimétricos da **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**, na forma prevista no **Anexo 1**, permitindo a fiscalização por parte das autoridades competentes e o controle social do processo de dragagem de manutenção do referido acesso; e

14.8.4-13.8.4. Divulgar em seu sítio eletrônico informações em tempo real referente à formação de filas de caminhões nos acessos aos gates do **Porto Organizado**, de modo a permitir a mensuração do **Indicador de Desempenho** previsto no **Anexo 1**, a fiscalização por parte das autoridades competentes e o controle social sobre o impacto do acesso rodoviário ao porto na mobilidade urbana do Município de Itajaí.

14.9-13.9. Com relação ao capital social, a **Concessionária** está obrigada a manter capital social subscrito e integralizado, durante a vigência do **Contrato de Concessão**, em moeda corrente nacional, de, no mínimo, **R\$ 543.058.807,43 (quinhentos e quarenta e três milhões, cinquenta e oito mil, oitocentos e sete reais e quarenta e três centavos)**, vedada, em qualquer hipótese, a sua redução sem a prévia e expressa autorização da **ANTAQ**;

14.9.1-13.9.1. A **Concessionária** poderá solicitar à **ANTAQ** autorização para a redução dos valores previstos na Subcláusula 13.9, devendo demonstrar que os seus fluxos de caixa futuros são suficientes para o cumprimento de suas obrigações contratuais.

14.10-13.10. Quanto à responsabilidade da **Concessionária**, são direitos e deveres:

14.10.1-13.10.1. Responder perante o **Poder Concedente**, a **ANTAQ** e terceiros pelos deveres e obrigações previstos neste **Contrato de Concessão**, na legislação e nas normas aplicáveis;

14.10.2-13.10.2. Responder pela posse, guarda, manutenção e vigilância de todos os **Bens da Concessão**, de acordo com o previsto no **Contrato de Concessão**, na legislação e nas normas vigentes, observado o disposto na Cláusula 33;

14.10.3-13.10.3. Manter a integridade da **Área da Concessão** e das **Instalações Portuárias**, inclusive adotando as providências necessárias à sua desocupação quando das Áreas do Porto Organizado irregularmente ocupadas por terceiros;

14.10.4-13.10.4. Ressarcir o **Poder Concedente** e os demais anuentes e intervenientes de todos os desembolsos decorrentes de determinações judiciais, para satisfação de obrigações originalmente imputáveis à **Concessionária**, inclusive reclamações trabalhistas propostas por empregados ou terceiros vinculados à **Concessionária**;

14.10.5-13.10.5. Informar ao **Poder Concedente**, a **Autoridade Portuária**

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

~~Pública~~ **Administração Portuária Pública** e à **ANTAQ**, imediatamente, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade do **Poder Concedente**, da ~~Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública** ou da **ANTAQ**, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo; e

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

~~14.10.6.13.10.6.~~ Responder pela adequação e qualidade dos investimentos realizados, assim como pelo cumprimento das obrigações contratuais, legais e decorrentes de normas relacionadas aos cronogramas, projetos e instalações.

~~14.10.6.1.13.10.6.1.~~ A análise e a não objeção pela **ANTAQ** de cronogramas, projetos e instalações apresentados não exclui a responsabilidade exclusiva da **Concessionária** pela adequação e qualidade dos investimentos realizados, assim como pelo cumprimento das respectivas obrigações contratuais, regulamentares e legais.

~~14.11.13.11.~~ Com relação aos seguros, a **Concessionária** se obriga a:

~~14.11.1.13.11.1.~~ Manter os seguros durante toda a execução das **Atividades**, até o encerramento do **Contrato** e integral cumprimento de seu objeto, considerados essenciais para garantir uma efetiva cobertura para todos os riscos inerentes às **Atividades**.

~~14.11.2.13.11.2.~~ Estabelecer o **Poder Concedente** e a **ANTAQ** como cossegurados nas apólices de seguro, de acordo com a característica, finalidade e titularidade dos bens envolvidos, observando a legislação aplicável e as melhores práticas de mercado.

~~14.11.3.13.11.3.~~ As apólices de seguro poderão estabelecer, adicionalmente, como beneficiária, instituição financeira credora da **Concessionária**, desde que não haja comprometimento da operacionalização e continuidade da execução do **Contrato de Concessão**;

~~14.11.4.13.11.4.~~ Qualquer ação ou omissão da **Concessionária** que venha a ocasionar perda ou redução das coberturas de qualquer seguro exigido nos termos do Contrato implicará total responsabilidade da **Concessionária** pelas quantias que seriam indenizadas pela seguradora em caso de sinistro, sem prejuízo da imposição das penalidades previstas neste **Contrato** e em seus Anexos, bem como daquelas dispostas nas regulamentações da **ANTAQ** e do **Poder Concedente**.

~~14.11.5.13.11.5.~~ Antes de iniciar quaisquer das obras previstas no **Contrato** e em seus Anexos, e com vigência até sua conclusão, a **Concessionária** deverá:

~~14.11.5.1.13.11.5.1.~~ Contratar seguro na modalidade Riscos de Engenharia - Obras Civis em Construção e Instalações e Montagem; a apólice deverá contemplar a cobertura básica, englobando todos os testes de aceitação, com valor de importância segurada igual ao valor dos gastos com a execução de obras, valor dos fornecimentos, da montagem eletromecânica, canteiros e outros custos que totalizem a parcela de investimentos, conforme projetos apresentados pela Concessionária. Deverão constar na apólice as seguintes coberturas adicionais:

- (i) Danos materiais causados às Propriedades Circunvizinhas;
- (ii) Riscos do Fabricante;
- (iii) Despesas de salvamento e contenção de sinistros;
- (iv) Maquinaria e equipamento de obra;
- (v) Danos patrimoniais;
- (vi) Avaria de máquinas;
- (vii) Despesas Extraordinárias representando um limite de 10% (dez por cento) da cobertura básica;
- (viii) Desentulho do Local representando um limite de 10% (dez por cento) da cobertura básica; e
- (ix) A critério da Concessionária, outras coberturas adicionais disponíveis na modalidade de Riscos de Engenharia poderão ser incluídas.

~~14.11.5.2.13.11.5.2.~~ Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral, dando cobertura aos riscos decorrentes da implantação das obras e a quaisquer outros estabelecidos no **Contrato** e em seus Anexos, cobrindo a **Concessionária** e o **Poder Concedente**, bem como seus administradores, empregados, funcionários e contratados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), pessoais, morais, decorrentes das atividades de execução das obras, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o **Poder Concedente**, inclusive para os danos decorrentes dos trabalhos de sondagem de terreno, rebaixamento de lençol freático, escavações, abertura de galerias, estaqueamento, serviços correlatos (fundações) e dano moral (com cobertura de no mínimo 20% da importância segurada). Deverão constar na apólice as seguintes coberturas adicionais:

- (i) Danos materiais causados às Propriedades Circunvizinhas;
- (ii) Responsabilidade Civil do Empregador, com limites de acordo com as práticas de mercado;
- (iii) Poluição súbita;
- (iv) Danos a redes e serviços públicos;
- (v) Responsabilidade Civil na Prestação de Serviços em Locais de Terceiro, caso aplicável, em valor compatível com os danos potenciais passíveis de ocorrer em cada situação; e
- (vi) De transporte de todos os materiais e equipamentos de sua responsabilidade durante a construção.

~~14.11.6.13.11.6.~~ A partir do início da prestação das **Atividades** e até o término do prazo

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

da **Concessão**:

- ~~14.11.6.1~~13.11.6.1. Contratar seguro na modalidade Riscos Nomeados e Operacionais incluindo lucros cessantes durante a operação, com cobertura para as despesas fixas necessárias à continuidade da prestação das **Atividades**, pelo período indenitário mínimo de 6 (seis) meses, incêndio, raio, explosão de qualquer natureza, dano elétrico, vendaval, fumaça, alagamento e desmoronamento para as edificações, estruturas, máquinas, equipamentos móveis e estacionários, relativo aos bens sob sua responsabilidade ou posse, em especial os bens reversíveis integrantes da **Concessão**;
- ~~14.11.6.2~~13.11.6.2. Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral, dando cobertura aos riscos decorrentes das **Atividades**, cobrindo a **Concessionária** e o **Poder Concedente**, bem como seus administradores, empregados, funcionários e contratados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), pessoais, morais, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, decorrentes das **Atividades**, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o **Poder Concedente**;
- ~~14.11.6.3~~13.11.6.3. Contratar seguro para acidentes de trabalho relativo aos colaboradores e empregados da **Concessionária** alocados à prestação dos serviços previstos no Contrato.
- ~~14.11.7~~13.11.7. Pelo descumprimento da obrigação de contratar ou manter atualizadas as apólices de seguro, a **ANTAQ** aplicará multa até apresentação das referidas apólices ou do respectivo endosso, sem prejuízo de outras medidas previstas no **Contrato**.
- ~~14.11.8~~13.11.8. A **Concessionária** assume toda a responsabilidade pela abrangência ou omissões decorrentes da contratação dos seguros de que trata o presente Contrato.
- ~~14.11.9~~13.11.9. A **Concessionária** é responsável pelo pagamento integral da franquia, em caso de utilização de qualquer seguro previsto no Contrato.
- ~~14.11.10~~13.11.10. As apólices de seguro, com exceção daquelas constantes na Subcláusula 13.11.5, deverão ter vigência mínima de 1 (um) ano a contar da data de sua emissão, sendo de inteira responsabilidade da **Concessionária** mantê-las em plena vigência e de forma ininterrupta durante todo o período contratual, devendo para tanto promover as renovações e atualizações que forem necessárias com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias do vencimento.
- ~~14.11.11~~13.11.11. A comprovação da renovação dos seguros poderá se dar por meio de apólices ou de certificados de renovação, desde que os certificados possuam as informações referentes aos entes e objeto segurados, limite máximo de garantia e sublimites, prazo de vigência, prêmios e suas datas de pagamento.
- ~~14.11.12~~13.11.12. Os comprovantes de pagamento dos prêmios dos seguros deverão estar disponíveis para consulta pela **ANTAQ**, se assim for solicitado.
- ~~14.12~~13.12. A **Concessionária** deverá prestar **Garantia de Execução Contratual**, em uma das

seguintes modalidades, definida a seu critério, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações constantes do presente **Contrato de Concessão**:

~~14.12.1.13.12.1.~~ Caução, em dinheiro ou títulos da dívida pública federal, sendo, nesta última hipótese, admitidos os seguintes títulos: (i) Letras do Tesouro Nacional (LTN); (ii) Letras Financeiras do Tesouro (LFT); (iii) Notas do Tesouro Nacional - Série B (NTN-B); e (iv) Notas do Tesouro Nacional - Série F (NTN-F), ou outro título público federal equivalente que venha a ser instituído.

~~14.12.2.13.12.2.~~ Seguro-garantia, cuja apólice deve observar, no mínimo, o conteúdo do **Anexo 5**; ou

~~14.12.3.13.12.3.~~ Fiança bancária, emitida por banco comercial, de investimento e/ou múltiplo autorizado a funcionar no Brasil, classificado no primeiro ou segundo pisos, A ou B, da escala rating de longo prazo de uma das agências de classificação do risco, Fitch Ratings, Moody's ou Standard & Poors, na forma do modelo que integra o **Anexo 5**.

~~14.13.13.13.~~ A **Concessionária** deverá manter em vigor a **Garantia de Execução Contratual** nos valores e prazos estabelecidos abaixo, sob qualquer uma das formas previstas na Subcláusula ~~14.13.12~~, tendo como beneficiários o **Poder Concedente** e a **ANTAQ**:

Eventos da Concessão	Valor
1 Durante a vigência do Contrato de Concessão : a partir da Data de Assunção até o término do Contrato de Concessão .	R\$ ~~193.527.530,45~~ 188.696.398,90 (~~cento e noventa e três milhões, quinhentos e vinte e sete mil, quinhentos e trinta reais e quarenta e cinco centavos~~ cento e oitenta e oito milhões, seiscentos e noventa e seis mil, trezentos e noventa e oito reais e noventa centavos)
2 Término do Contrato de Concessão : pelo período de 24 (vinte e quatro) meses após o término do Contrato de Concessão .	R\$ ~~77.411.012,18~~ 75.478.559,56 (~~setenta e sete milhões, quatrocentos e onze mil, doze reais e dezoito centavos~~ setenta e cinco milhões, quatrocentos e setenta e oito mil, quinhentos e cinquenta e nove reais e cinquenta e seis centavos)

~~14.14.13.14.~~ A **Concessionária** deverá manter a integridade da **Garantia de Execução Contratual** durante toda a vigência do **Contrato de Concessão**, obedecidos os valores definidos acima, estando obrigada, independentemente de prévia notificação para constituição em mora, a:

~~14.14.1.13.14.1.~~ Renovar o prazo de validade das modalidades que se vencerem na vigência do **Contrato de Concessão**, encaminhando ao **Poder Concedente** e à **ANTAQ**, com 10 (dez) dias de antecedência em relação ao vencimento da modalidade vigente, a comprovação de sua(s) renovação(ões), de forma a manter de forma ininterrupta a **Garantia de Execução Contratual**, nos termos da Subcláusula 13.14;

Formatiert: Schriftart: Fett

- ~~14.14.2.13.14.2.~~ Reajustar a **Garantia de Execução Contratual** anualmente, a partir da **Data de Assunção**, pelo **IPCA**, complementando o valor resultante da aplicação do reajuste anual sobre o montante inicial;
- ~~14.14.3.13.14.3.~~ Repor os valores porventura utilizados para cobertura de quaisquer obrigações de pagamento abrangidas pela **Garantia de Execução Contratual** no prazo de 30 (trinta) dias contados a partir da efetiva utilização, independentemente de disputa/discussão, judicial ou administrativa, ou de dolo ou culpa;
- ~~14.14.4.13.14.4.~~ Responder pela diferença de valores, na hipótese de a **Garantia de Execução Contratual** não ser suficiente para cobrir o montante de todas as obrigações de pagamento por ela abrangidas, podendo o saldo residual ser cobrado por todos os meios legais admitidos; e
- ~~14.14.5.13.14.5.~~ Submeter à prévia aprovação do **Poder Concedente** eventual modificação no conteúdo da carta de fiança ou do seguro-garantia, bem como eventual substituição da **Garantia de Execução Contratual** por quaisquer das modalidades admitidas.
- ~~14.15.13.15.~~ A caução em dinheiro deverá ser prestada mediante depósito em conta a ser designada pelo **Poder Concedente**.
- ~~14.16.13.16.~~ A caução em títulos da dívida pública federal, observado o disposto na Subcláusula 13.12.1, deverá ser prestada por títulos emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Economia.
- ~~14.17.13.17.~~ As cartas de fiança bancária e as apólices de seguro-garantia deverão ter vigência mínima de 1 (um) ano, sendo de inteira responsabilidade da **Concessionária** mantê-las em vigor, de forma ininterrupta, durante todo o prazo de vigência do **Contrato de Concessão**, assim como no período de 24 (vinte e quatro) meses após o término do **Contrato de Concessão**, conforme as Subcláusulas 13.12 e 13.13, devendo para tanto promover as renovações e atualizações que forem necessárias.
- ~~14.17.1.13.17.1.~~ A contratação do seguro-garantia deverá ser feita com seguradora e resseguradora autorizadas pela **SUSEP**, entidade vinculada ao Ministério da Economia, cuja classificação de risco esteja compreendida na categoria “grau de investimento” em, pelo menos, uma das seguintes agências: Fitch, Standard & Poors ou Moody’s.
- ~~14.17.2.13.17.2.~~ Caso se opte por contratação de fiança bancária, esta deverá: (i) ser apresentada em sua forma original (não serão aceitas cópias de qualquer espécie); (ii) ter seu valor expresso em Reais (R\$); (iii) nomear o **Poder Concedente** e a **ANTAQ** como beneficiários; (iv) ser devidamente assinada pelos administradores da instituição financeira fiadora; e (v) prever a renúncia ao benefício de ordem.
- ~~14.17.2.1.13.17.2.1.~~ As fianças bancárias devem ser contratadas com instituições financeiras cuja classificação de risco esteja compreendida na categoria “grau de investimento” em, pelo menos, uma das seguintes agências: Fitch, Standard & Poors ou Moody’s.

~~14.18.13.18.~~ A **Garantia de Execução Contratual** poderá ser utilizada, após prévio contraditório em processo administrativo, em casos de descumprimento, pela Concessionária, de seus deveres e obrigações previstos no **Contrato de Concessão**, inclusive, mas não se limitando, nos seguintes casos:

~~14.18.1.13.18.1.~~ Nas hipóteses em que a **Concessionária** não realizar as obrigações previstas no **Anexo 1**;

~~14.18.2.13.18.2.~~ Na hipótese de reversão dos **Bens de Concessão** em desconformidade com as exigências estabelecidas no **Contrato de Concessão**;

~~14.18.3.13.18.3.~~ Nas hipóteses em que a **Concessionária** não proceder ao pagamento das multas que lhe forem aplicadas, na forma do **Contrato de Concessão** e de normas da **ANTAQ**; e

~~14.18.4.13.18.4.~~ Nas hipóteses em que a **Concessionária** não efetuar, no prazo devido, o pagamento dos encargos contratuais previstos na Cláusula 6; e

~~14.18.5.13.18.5.~~ Nas hipóteses em que a **Concessionária** não efetuar, no prazo devido, o pagamento de outras indenizações ou obrigações pecuniárias devidas ao **Poder Concedente** e à **ANTAQ** em decorrência do **Contrato de Concessão**, ressalvados os tributos.

~~15.14.~~ Deveres do Poder Concedente

~~15.1.14.1.~~ São deveres do **Poder Concedente**:

~~15.1.1.14.1.1.~~ Realizar a gestão adequada do presente **Contrato de Concessão** e seus **Anexos**;

~~15.1.2.14.1.2.~~ Analisar, com base nos instrumentos de planejamento do setor portuário, a proposta de **PDZ** elaborada pela ~~Concessionária~~ **Autoridade Portuária Pública** ~~Administração Portuária Pública~~, conforme a Cláusula 7, bem como os projetos, planos e programas relativos à expansão das **Instalações Portuárias**, e exigir as modificações que se mostrarem necessárias para o atendimento ao **Anexo 1**;

~~15.1.3.14.1.3.~~ Comunicar à **Concessionária**, em até 05 (cinco) dias, quando citado ou intimado de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade da **Concessionária**, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo;

~~15.1.4.14.1.4.~~ Comunicar a instituição financeira ou seguradora responsável pela prestação da **Garantia de Execução Contratual**, bem como as entidades financiadoras da **Concessionária**, quando da instauração de processo que verse sobre as medidas de intervenção, encampação ou caducidade;

~~15.1.5.14.1.5.~~ Colaborar, nos limites de sua atuação institucional, com as entidades financiadoras da **Concessionária**, prestando as informações e esclarecimentos para contribuir com a viabilidade do financiamento dos investimentos, de forma a possibilitar a execução integral do objeto da **Concessão**;

~~15.1.6.14.1.6.~~ Cumprir os prazos fixados no **Contrato de Concessão** para cumprimento de suas

obrigações de análise de planos, projetos e documentos apresentados pela **Concessionária**, bem como de manifestações diversas; e

~~15.1.7.~~14.1.7. Prestar apoio institucional à **Concessionária**, nos limites de suas competências legais, perante outros entes públicos, em caso de eventual dificuldade na execução do presente **Contrato de Concessão**.

~~16.15.~~ Deveres da ANTAQ

~~16.1.15.1.~~ São deveres da ANTAQ:

~~16.1.1.15.1.1.~~ Fiscalizar, no limite de suas competências, a execução do **Contrato de Concessão** e o cumprimento das obrigações pelas **Partes**;

~~16.1.2.15.1.2.~~ Regular a prestação das **Atividades** pela **Concessionária** na **Área da Concessão**, bem como sua operação e manutenção;

~~16.1.3.15.1.3.~~ Exigir das **Partes** a estrita obediência às especificações e disposições contratuais e regulamentares,

~~16.1.4.15.1.4.~~ Notificar o **Poder Concedente** sobre a necessidade de agir para assegurar o cumprimento do **Contrato de Concessão**, para o exercício das competências exclusivas do **Poder Concedente**;

~~16.1.5.15.1.5.~~ Rejeitar ou sustar qualquer **Atividade** em execução que ponha em risco a segurança pública ou bens de terceiros;

~~16.1.6.15.1.6.~~ A seu critério, executar inspeções ou auditorias para verificar as condições das instalações, dos equipamentos, da segurança e do funcionamento de qualquer área inserida na **Área da Concessão**, especialmente das **Instalações Portuárias**, incluindo a **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**;

~~16.1.7.15.1.7.~~ Comunicar a **Concessionária**, no prazo de 05 (cinco) dias, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade da **Concessionária**, inclusive informando sobre os termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo;

~~16.1.8.15.1.8.~~ Comunicar a instituição financeira ou seguradora responsável pela prestação da **Garantia de Execução Contratual**, bem como as entidades financiadoras da **Concessionária**, quando instaurado processo para decretação de intervenção, encampação ou caducidade da **Concessão**;

~~16.1.9.15.1.9.~~ Colaborar, nos limites de sua atuação institucional, com as entidades financiadoras da **Concessionária**, prestando as informações e esclarecimentos para contribuir com a viabilidade do financiamento dos investimentos, de forma a possibilitar a execução integral do objeto da **Concessão**;

~~16.1.10.15.1.10.~~ Aplicar as penalidades decorrentes do não cumprimento deste **Contrato de Concessão**, seus **Anexos** e da regulamentação vigente;

~~16.1.11.15.1.11.~~ Cumprir os prazos fixados no **Contrato de Concessão** para cumprimento de suas obrigações de análise de planos, projetos e documentos apresentados pela

Concessionária, bem como de manifestações diversas; e

~~16.1.12.~~ 15.1.12. Prestar apoio institucional à **Concessionária**, nos limites de suas competências legais, perante outros entes públicos, em caso de eventual dificuldade na execução do presente **Contrato de Concessão**.

16. Direitos e Deveres da Administração Autoridade Administração Portuária Pública

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Einzug: Links: 0,8 cm, Hängend: 1,86 cm

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Einzug: Links: 1,38 cm, Hängend: 0,87 cm

Formatiert: Einzug: Links: 1,38 cm, Hängend: 0,87 cm, Keine Aufzählungen oder Nummerierungen

Formatiert: Schriftart: +Textkörper (Times New Roman)

16.1.13.

Formatiert: Schriftart: +Textkörper
(Times New Roman)

17. Direitos e Deveres dos Usuários

17.1. São direitos e deveres do **Usuário**:

- 17.1.1. Receber tratamento de forma isonômica pela **Concessionária**;
- 17.1.2. Receber serviço adequado, em conformidade com os **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura**;
- 17.1.3. Receber da **ANTAQ** e da **Concessionária**, dentro de suas respectivas esferas de atuação, informações quanto às questões relacionadas ao valor das **Tarifas Portuárias**;
- 17.1.4. Pagar as **Tarifas Portuárias** e os **Preços**, conforme previsto em lei, atos normativos vigentes e contratos;
- 17.1.5. Levar ao conhecimento do **Poder Concedente**, da **ANTAQ**, da **Concessionária**, da
~~Autoridade Portuária Pública~~ Administração Portuária Pública e das autoridades competentes as irregularidades de que tenha conhecimento, referentes às **Atividades**; e
- 17.1.6. Contribuir para a conservação das boas condições dos bens públicos por meio dos quais lhes são prestadas as **Atividades**.

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

18. Remuneração da Concessionária

- 18.1. A remuneração da **Concessionária** será composta por **Receitas Tarifárias** e **Receitas Não Tarifárias**.
- 18.2. A **Concessionária** fica autorizada a ceder fiduciariamente aos **Financiadores**, nos termos do artigo 28-A da Lei 8.987/1995, os créditos decorrentes das **Receitas Tarifárias** e das **Receitas Não Tarifárias**, com o objetivo de garantir contratos de financiamento, até o limite que não comprometa a operacionalização do **Porto Organizado** e a continuidade da prestação das **Atividades**.
- 18.3. As **Receitas Tarifárias** serão constituídas pela arrecadação das **Tarifas Portuárias** previstas no **Anexo 3**, a partir da **Data de Assunção**, sendo vedada à **Concessionária** a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não esteja prevista no referido anexo, salvo no caso de alterações emitidas ou autorizadas pela **ANTAQ**, ou por meio do mecanismo de **Proposta Apoiada**.
- 18.4. Os valores das **Tarifas Portuárias** serão estabelecidos pela **Concessionária**, respeitadas, quando aplicáveis, as restrições constantes neste **Contrato de Concessão**, no **Anexo 3** e na **Proposta Apoiada**.
 - 18.4.1. A tarifação deverá seguir boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços portuários e as diretrizes expedidas pela **ANTAQ** e praticadas pelas administrações portuárias.
 - 18.4.2. 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.
 - 18.4.3. A **Concessionária** deverá publicar tabelas com as **Tarifas Portuárias** em seu *website*, com acesso irrestrito.

- 18.4.4. Alterações dos valores das **Tarifas Portuárias** deverão ser informadas à **ANTAQ** e aos **Usuários** com antecedência de 90 (noventa) dias ao início da sua vigência e publicadas com antecedência de 60 (sessenta) dias ao início da sua vigência.
- 18.4.5. A **ANTAQ** poderá suspender a implementação das alterações tarifárias quando estas estiverem em desacordo com o disposto nesta Cláusula ou quando identificado prejuízo potencial aos **Usuários** finais.
- 18.5. Não poderão ser utilizados pela **Concessionária** como fundamento para requerimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão**:
- 18.5.1. As diferenciações tarifárias e os descontos praticados pela **Concessionária** em relação à Tarifa Teto; e
- 18.5.2. A suspensão da implementação de propostas de tarifação de que trata a Subcláusula 18.4.5.
- 18.6. Qualquer alteração na estrutura do sistema tarifário decorrente de lei ou de norma editada pela **ANTAQ** será refletida no presente **Contrato de Concessão**.
- 18.7. A arrecadação das **Tarifas Portuárias** será realizada de acordo com as regras previstas neste **Contrato de Concessão** e no **Anexo 3**.

19. Alocação dos Riscos

- 19.1. Com exceção das hipóteses previstas neste **Contrato de Concessão**, a **Concessionária** é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à **Concessão**, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:
- 19.1.1. Riscos de projeto, engenharia, construção e geotécnicos, incluindo casos de: (i) deficiências em projetos elaborados pela **Concessionária**, ainda que aprovados pela **ANTAQ** e/ou pelo **Poder Concedente**; e (ii) erros em obras executadas pela **Concessionária** ou por seus subcontratados;
- 19.1.2. Interferências dos investimentos com outras estruturas, redes e equipamentos, incluindo os custos necessários para remanejamento e remoção de interferências;
- 19.1.3. Atraso no cumprimento dos cronogramas previstos neste **Contrato de Concessão**, no **PBI** ou de outros prazos estabelecidos entre as **Partes** ao longo da vigência da **Concessão**, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 19.2.1;
- 19.1.4. Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução das **Atividades** ou dos investimentos, pelo prazo de até 90 (noventa) dias contados de forma corrida a partir do início da manifestação;
- 19.1.5. Paralisação das **Atividades** ou dos investimentos em razão de greve dos colaboradores da **Concessionária** ou de seus subcontratados;
- 19.1.6. Prestação inadequada das **Atividades** e descumprimento dos **Indicadores de Desempenho**, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 19.2.1;
- 19.1.7. Prejuízos à execução do **Contrato de Concessão** em decorrência do relacionamento mantido entre a **Concessionária** e seus subcontratados;

- 19.1.8. Custos para execução das **Atividades** e dos investimentos;
- 19.1.9. Erros, omissões ou variação dos custos estimados pela **Concessionária** para execução das **Atividades** e dos investimentos;
- 19.1.10. Erros, omissões ou variação de projeções ou premissas realizadas pela **Concessionária**, inclusive nos levantamentos que subsidiaram a apresentação de sua proposta no **Leilão**;
- 19.1.11. Interrupção ou intermitência do fornecimento ou variação no custo de insumos necessários à prestação das **Atividades** e dos investimentos;
- 19.1.12. Tecnologia empregada nas **Atividades**, incluindo o risco de atualização tecnológica e outras medidas necessárias à manutenção dos **Indicadores de Desempenho**;
- 19.1.13. Obtenção, manutenção e renovação de licenças, permissões e autorizações relativas à **Concessão**, incluindo os custos associados a tais medidas;
- 19.1.14. Atendimento às exigências decorrentes do processo de obtenção das licenças ambientais necessárias à execução deste **Contrato de Concessão**, incluindo os custos associados a tais medidas;
- 19.1.15. Custos socioambientais relacionados ao cumprimento das condicionantes das licenças ambientais emitidas e à execução deste **Contrato de Concessão**;
- 19.1.16. Atraso na emissão de licenças, permissões e autorizações relativas à **Concessão**, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 19.2.4;
- 19.1.17. Inobservância, durante a execução do **Contrato de Concessão**, das exigências ambientais estabelecidas nas licenças ambientais emitidas;
- 19.1.18. Paralisação das obras ou serviços prestados pela **Concessionária** ou acréscimo nos custos socioambientais decorrentes de exigências feitas por parte de órgãos ambientais que não estejam previstas neste **Contrato de Concessão** ou nas licenças ambientais emitidas, mas que sejam imputáveis à **Concessionária**;
- 19.1.19. Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da **Concessão**;
- 19.1.20. Prejuízos causados ao **Poder Concedente**, à **ANTAQ**, aos **Usuários** ou a terceiros, pela **Concessionária** ou por seus administradores, empregados, prepostos, **Operadores Portuários**, prestadores de serviços ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas pela **Concessão**;
- 19.1.21. Recuperação, remediação e gerenciamento de **Passivos Ambientais** relacionado ~~ao Porto Organizado~~ à Área da Concessão, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 19.2.7;
- 19.1.22. Perecimento, destruição, roubo, furto, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos **Bens Reversíveis**, responsabilidade que não é reduzida ou excluída em virtude da fiscalização da **ANTAQ** ~~ou da Autoridade Portuária Pública~~ Administração Portuária Pública;
- 19.1.23. Vícios dos **Bens da Concessão** adquiridos pela **Concessionária** após a **Data de**

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Assunção;

- 19.1.24. Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se a variação decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da **Área de Influência do Porto Organizado**;
- 19.1.25. Recusa de **Usuários** em pagar pelas **Atividades**;
- 19.1.26. Riscos associados a quaisquer investimentos, custos e/ou despesas relacionados a atividades que gerem **Receitas Acessórias**;
- 19.1.27. Obtenção dos financiamentos e/ou captação de recursos próprios para execução das **Atividades** e dos investimentos;
- 19.1.28. Alteração nas condições dos financiamentos contratados pela **Concessionária**, incluindo sistema de amortização, prazo, taxa de juros e garantias do financiamento;
- 19.1.29. Alterações no cenário macroeconômico e no custo de capital, inclusive as resultantes de variações de taxas de juros;
- 19.1.30. Variações de taxas de câmbio que afetem os custos da **Concessionária**, exceto nas situações expressamente previstas no **Contrato de Concessão**;
- 19.1.31. Possibilidade de a inflação de um determinado período ser superior ou inferior ao índice utilizado para reajuste dos valores previstos neste **Contrato de Concessão** e em seus **Anexos** para o mesmo período;
- 19.1.32. 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 19.2.8;
- 19.1.33. Custos correspondentes aos impostos sobre serviços que possam vir a incidir em decorrência da forma de contabilização ou do tratamento fiscal dado aos serviços prestados na execução deste **Contrato de Concessão**;
- 19.1.34. Planejamento tributário realizado pela **Concessionária**;
- 19.1.35. Atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou investimentos adicionais decorrentes de hipóteses de caso fortuito e força maior que, em condições normais de mercado, possam ser caracterizadas como **Evento Segurável**;
- 19.1.36. Transtornos causados por limitações administrativas, direito de passagem ou servidões suportadas pela **Concessionária**, sem prejuízo do direito de ser remunerada pela pessoa beneficiada, nos termos da regulamentação;
- 19.1.37. Valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da instituição de limitações administrativas, direito de passagem ou servidões que beneficiem a **Concessionária**;
- 19.1.38. Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a **Concessionária** de desempenhar as atividades objeto deste **Contrato de Concessão**, de acordo com as condições aqui estabelecidas, bem como na legislação e na regulamentação aplicáveis, nos casos em que a **Concessionária**, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, houver dado

causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão;

- 19.1.39. Adequação à regulação exercida pela **ANTAQ** e por outros agentes, órgãos ou entidades fiscalizadoras cuja competência inclua as atividades objeto deste **Contrato de Concessão**, incluindo os impactos decorrentes de alterações do marco regulatório de caráter meramente procedimental ou de padronização;
- 19.1.40. Fato do Príncipe que caracterizar risco atribuído específica e expressamente à **Concessionária** neste **Contrato de Concessão**;
- 19.1.41. Eventuais passivos dos **Contratos de Uso** transferidos à **Concessionária** nos termos do **Anexo 7**;
- 19.1.42. As contingências identificáveis com base nos documentos disponíveis;
- 19.1.43. Pagamento de valores cobrados pelo Município de Itajaí/SC a título de Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU sobre parcela ou a totalidade da área da **Concessão**;
- 19.1.44. Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de ações judiciais necessárias para promover desapropriações e desocupações no interior da **Área da Concessão**:
- 19.1.44.1. superior ao montante estabelecido na Subcláusula 10.7.6, quando arcará com a proporção de 20% (vinte por cento) sobre a variação, sendo a Concessionária responsável pela estratégia de aquisição das áreas;
- 19.1.44.2. inferior ao montante estabelecido na Subcláusula 10.7.6, quando arcará com a proporção de 80% (oitenta por cento) sobre a variação, sendo a Concessionária responsável pela estratégia de aquisição das áreas;
- 19.1.45. Investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de implementação de Estudo de Impacto de Vizinhaça, na proporção de 20 % (vinte por cento) sobre o valor total;
- 19.1.46. Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da remoção do casco soçobrado do navio Pallas, em relação ao montante de R\$ 19.836.550,05 (dezenove milhões, oitocentos e trinta e seis mil, quinhentos e cinquenta reais e cinco centavos), na proporção de 20 % (vinte por cento) sobre a variação;
- 19.1.47. Não alcance das metas de nível de serviço expressas em Calado Máximo Operacional (CMO) de que trata o Anexo 1, cuja comprovação decorre de ato da **Concessionária**, sob coordenação da Autoridade Marítima;
- 19.1.48. Estratégia de mobilização e desmobilização de equipamentos de dragagem; e
- 19.1.49. Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das obras de readequação do Molhe Norte, em relação ao montante de R\$ 61.854.556,10 (sessenta e um milhões, oitocentos e cinquenta e quatro mil, quinhentos e cinquenta e seis reais e dez centavos), na proporção de 30 % (trinta por cento) sobre a variação.
- 19.2. A **Concessionária** não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à **Concessão**, cuja responsabilidade é do **Poder Concedente**:

- 19.2.1. Descumprimento contratual cometido pela **Concessionária** motivado diretamente por ato ou omissão do **Poder Concedente**;
- 19.2.2. Prejuízos diretos e comprovados causados à **Concessionária** por ação ou omissão do **Poder Concedente**;
- 19.2.3. Custos relativos a obras novas ~~requeridas, aprovadas ou que não tiveram êxito~~ aprovadas pelo **Poder Concedente**, precidadas de análise da ANTAQ, não previstas originalmente no **PBI**;
- 19.2.4. 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;
- 19.2.5. Paralisação nas obras ou serviços prestados pela **Concessionária** ou acréscimo nos custos socioambientais, decorrentes de exigências feitas por parte de órgãos ambientais que não estejam previstas neste **Contrato de Concessão** ou nas licenças ambientais emitidas.
- 19.2.6. Vícios ocultos em **Bens Reversíveis** transferidos à **Concessionária** pelo **Poder Concedente**, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da **Data de Assunção**;
- 19.2.7. Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de **Passivos Ambientais** existentes dentro da **Área da Concessão**, desde que não tenham sido causados pela **Concessionária** e tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da **Data de Assunção**;
- 19.2.7.1. A responsabilidade pelos custos referidos na Subcláusula 19.2.7, decorrentes de **Passivos Ambientais** cuja origem tenha sido anterior à vigência do **Contrato de Concessão**, recairá a quem efetivamente lhe deu causa.
- 19.2.8. Alteração legislativa específica ou a superveniência de jurisprudência vinculante que comprovadamente altere a composição econômico-financeira do **Contrato de Concessão**, a exemplo da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, desde que a alteração gere impacto nas receitas da **Concessionária** reguladas pelo mecanismo de **Tarifa Teto**, nos termos do Anexo 3, com exceção de alterações relacionadas aos impostos incidentes sobre a renda ou qualquer outra circunstância em que inexistir relação direta de causalidade com o mencionado desequilíbrio;
- ~~19.2.8.~~ 19.2.9. 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**;
- ~~19.2.9.~~ 19.2.10. Decisão judicial ou administrativa que inviabilize a **Concessionária** de desempenhar as atividades objeto deste **Contrato de Concessão**, de acordo com as condições nele estabelecidas, bem como na legislação e na regulamentação, nos casos em que a **Concessionária**, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, não houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão;

~~19.2.10.19.2.11.~~ Impacto direto e comprovado sobre os custos e despesas da **Concessionária** decorrentes da criação, revogação ou revisão das normas exaradas pelo **Poder Concedente** ou pela **ANTAQ** sobre as atividades objeto do **Contrato de Concessão**, exceto as de caráter meramente procedimental e de padronização;

~~19.2.11.19.2.12.~~ Fato do Príncipe que cause impacto direto e comprovado nas receitas e despesas da **Concessionária**, salvo quando caracterizar risco atribuído específica e expressamente à **Concessionária** neste **Contrato de Concessão**;

~~19.2.13.~~ Modificação promovida pelo **Poder Concedente** nos **Parâmetros da Concessão**, equi na Área da Concessão, que cause impacto direto e comprovado nas receitas e despesas da **Concessionária**;

~~19.2.12.19.2.14.~~ Varição dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de alterações na PoligonalÁrea do Porto Organizado promovidas no processo de revisão do PDZ que incorram em alteração da Área da Concessão;

~~19.2.13.19.2.15.~~ Determinação à **Concessionária** para a incorporação de novas tecnologias prescindíveis para o alcance dos **Indicadores de Desempenho**, causando impacto direto e comprovado nas receitas e despesas da **Concessionária**;

~~19.2.14.19.2.16.~~ Alteração na legislação que determine isenções e benefícios tarifários;

~~19.2.15.19.2.17.~~ Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução das **Atividades** ou dos investimentos, pelo prazo que exceder 90 (noventa) dias contados de forma corrida a partir do início da manifestação; e

~~19.2.16.19.2.18.~~ Eventuais cobranças, por parte da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU), relacionados a imóveis que se encontrem na **Área da Concessão**.

~~19.2.17.19.2.19.~~ Riscos arqueológico e geológico, como enchentes e inundações, quando não se tratar de **Evento Segurável**;

~~19.2.18.19.2.20.~~ Varição dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da remoção do casco soçobrado do navio Pallas, em relação ao montante de R\$ 19.881.804 (dezenove milhões, oitocentos e oitenta e um mil, oitocentos e quatro reais), na proporção de 80 % (oitenta por cento) sobre a variação.

~~19.2.19.19.2.21.~~ Varição dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de ações judiciais necessárias para promover desapropriações e desocupações no interior da **Área da Concessão**:

~~19.2.19.1.19.2.21.1.~~ superior ao montante estabelecido na Subcláusula 10.7.6, quando arcará com a proporção de 80 % (oitenta por cento) sobre a variação.

~~19.2.19.2.19.2.21.2.~~ 19.2.20.2. inferior ao montante estabelecido na Subcláusula 10.7.6, quando arcará com a proporção de 20% (vinte por cento) sobre a variação.

~~19.2.20.19.2.22.~~ Investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de implementação de Estudo de Impacto de Vizinhança, na proporção de 80 % (oitenta por cento) sobre o valor total.

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

~~19.2.21, 19.2.23.~~ Impossibilidade de utilização pela **Concessionária** de área inserida na **Área da Concessão** em razão de ação ou omissão do Poder Público, exceto no caso de emissão de licenças, permissões e autorizações, desde que comprovado impacto nas receitas e despesas da **Concessionária**.

~~19.2.22, 19.2.24.~~ Atraso na utilização pela **Concessionária** de área inserida na **Área da Concessão** em razão de demora em ação judicial que tenha como objeto a aquisição ou garantia de posse de áreas pela **Concessionária**, caracterizada a demora a partir do 9º (nono) ano de vigência do **Contrato de Concessão**, desde que a **Concessionária** tenha dado entrada na ação até o 5º (quinto) ano de vigência do **Contrato de Concessão**.

~~19.2.23, 19.2.25.~~ Modificações aprovadas pelo **Poder Concedente** nas metas de nível de serviço dispostas no **Anexo 1**, que causem impacto direto e comprovado nas obras, serviços e demais investimentos ou ações realizados pela **Concessionária** para a execução do objeto da **Concessão**;

~~19.2.24, 19.2.26.~~ Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das obras de readequação do Molhe Norte, em relação ao montante de R\$ 61.854.556,10 (sessenta e um milhões, oitocentos e cinquenta e quatro mil, quinhentos e cinquenta e seis reais e dez centavos), na proporção de 70 % (setenta por cento) sobre a variação.

~~19.2.25. Alteração legislativa específica ou a superveniência de jurisprudência vinculante que comprovadamente altere a composição econômico financeira do Contrato de Concessão, a exemplo da interpretação acerca dos impostos que incidem sobre os rendimentos e/ou movimentação dos recursos depositados na Conta Vinculada, como a incidência de Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) e impostos sobre a renda;~~

Kommentar [GM10]: Alocação específica da conta vinculada

19.2.27. Custos decorrentes de eventual remoção de material rochoso que impeça a plena realização da dragagem de implementação da **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**, conforme previsto no **Anexo 1**.

~~19.2.26, 19.2.28.~~ Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes alterações no REP que afetem os direitos econômicos da Concessionária estabelecidos no presente Contrato de Concessão.

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

19.3. A alocação de riscos relativos ao volume de assoreamento do Rio Itajaí-Açu, para fins de dragagem de manutenção da **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**, é estabelecida nos seguintes termos:

~~a)~~(v) _____ 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**;

Formatiert: Einzug: Links: 0 cm, Erste Zeile: 0 cm

~~b)~~(vi) _____ 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 econômico-financeiro contratual a seu favor, mediante **Revisão Extraordinária**, nos termos da Cláusula 24; e

e)(vii) _____ se o volume de assoreamento estiver abaixo da Faixa dos Valores de Referência (FVR) de que trata o **Anexo 1**, o **Poder Concedente** terá direito a reequilíbrio econômico-financeiro contratual a seu favor, mediante **Revisão Extraordinária**, nos termos da Cláusula 24.

19.4. A **Concessionária** declara:

19.4.1. Ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no **Contrato de Concessão**; e

19.4.2. Ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua proposta no âmbito do **Leilão**.

19.5. A **Concessionária** não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos por ela assumidos no **Contrato de Concessão** venham a se materializar.

20. Equilíbrio Econômico-Financeiro

20.1. Sempre que atendidas as condições do **Contrato de Concessão** e respeitada a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

20.2. O equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão** será preservado por meio de mecanismos de **Reajuste e Revisão Tarifária**, **Revisão dos Parâmetros da Concessão**, **Proposta Apoiada** e **Revisão Extraordinária**.

21. Reajuste e Revisão Tarifária

21.1. O **Reajuste** incidirá sobre o **Teto Tarifário** previsto no **Anexo 3**.

21.2. O **Teto Tarifário** será reajustado ~~automaticamente~~ a cada 12 (doze) meses, sempre em dezembro, com vigência para o ano-calendário posterior, sendo apurado o reajuste pela **ANTAQ**, conforme a fórmula disposta no Apêndice B do Anexo 3.

21.3. O **Fator X** poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual, dependendo da evolução das variáveis associadas a custos, produtividade e eficiência do **Porto Organizado**.

21.3.1. O **Fator X** terá valor igual a zero nos cinco primeiros anos da **Concessão**, contados a partir da **Data de Assunção** do **Contrato de Concessão**.

21.3.2. A base de dados utilizada para o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes a evolução tecnológica, variação dos preços dos insumos que compõem os custos dos serviços prestados, variação de demanda, entre outros que a **ANTAQ** venha a identificar no estudo que deverá conduzir durante a primeira **Revisão dos Parâmetros da Concessão**.

21.4. O **Fator Q** será aplicado conforme previsto no **Anexo 3** e no **Anexo 1**.

- 21.4.1. O **Fator Q** poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual dependendo do desempenho apresentado pela **Concessionária** no que se refere à qualidade do serviço.
- 21.4.2. Por ocasião das **Revisões dos Parâmetros da Concessão**, os **IQS**, assim como a metodologia de cálculo do **Fator Q**, poderão ser revistos pela **ANTAQ**, após audiência pública, com vistas a criar incentivos para melhoria da qualidade dos serviços prestados, a ser aplicado a cada reajuste até a próxima **Revisão dos Parâmetros da Concessão**.
- 21.4.3. Em cada **Revisão dos Parâmetros da Concessão** a **ANTAQ** poderá avaliar e definir ou redefinir um Sistema de Indicadores atrelados ou não a um mecanismo de incentivo representado pelo **Fator Q**, independentemente da movimentação de cargas e passageiros.
- 21.4.4. O **Índice de reajustamento contratual (IRC)** é o índice de reajuste do teto tarifário da Tabela I que expressa os custos gerenciáveis e não gerenciáveis da dragagem de manutenção, tendo por finalidade a manutenção dos parâmetros de reajuste da tarifa regulada por tarifa teto coerentes com a atualidade do mercado de dragagem, cuja fórmula consta no Apêndice C do presente documento e, contratualmente, caracteriza-se como um Parâmetro da Concessão.
- 21.4.5. Em cada **Revisão dos Parâmetros da Concessão** a **ANTAQ** poderá avaliar e definir ou redefinir os parâmetros dos custos gerenciáveis e não gerenciáveis atrelados a dragagem de manutenção.
- 21.4.6. O **Fator $\frac{TpB}{TEU}$ (FTpBt)**: consiste em um Parâmetro da Concessão, a ser calculado anualmente, que tem a função de incorporar as alterações do perfil de frota, das consignações médias e de outras alterações de mercado, com impacto no perfil de movimentação de embarcações na Infraestrutura de Acesso Aquaviário no Prazo da Concessão.
- 21.4.7. Em cada **Revisão dos Parâmetros da Concessão** a **ANTAQ** poderá avaliar e definir ou redefinir os parâmetros que reflitam o perfil de movimentação de cargas que utilizam as Infraestruturas de Acesso Aquaviário, a fim de manter a atualidade e adequação dos parâmetros as alterações do mercado, tecnológicas ou outras.

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

22. Revisão dos Parâmetros da Concessão

- 22.1. Os **Parâmetros da Concessão** serão revistos a cada período de 5 (cinco) anos contados da **Data de Assunção**, observado o disposto nesta Cláusula.
- 22.1.1. A **Revisão dos Parâmetros da Concessão** tem como objetivo permitir a determinação:
- 22.1.1.1. dos **IQS**;
 - 22.1.1.2. da metodologia de cálculo dos **Fatores Q**;

- 22.1.1.3. da metodologia de cálculo dos **Fatores X**;
 - 22.1.1.4. dos **Indicadores de Desempenho**;
 - 22.1.1.5. do **Índice de Reajustamento Contratual (IRC)**;
 - 22.1.1.6. do **Fator TpB/TEU (FTpBt)**.
- 22.2. A primeira **Revisão dos Parâmetros da Concessão** afeta às subcláusulas 22.1.1.1 e 22.1.1.2 se encerrará em até 54 (cinquenta e quatro) meses da **Data de Assunção do Contrato de Concessão**. As demais **Revisões dos Parâmetros da Concessão** ocorrerão a cada período de 05 (cinco) anos, encerrando-se sempre em até 60 (sessenta) meses contados da data da **Revisão dos Parâmetros da Concessão** anterior.
- 22.3. A **ANTAQ** poderá atualizar os parâmetros estabelecidos no **Anexo 1 e Anexo 3** durante o processo de **Revisão dos Parâmetros da Concessão**, respeitada a alocação de riscos prevista neste **Contrato de Concessão**.
- 22.4. Os procedimentos relativos às revisões dos **Parâmetros da Concessão** serão regulados pela **ANTAQ**.
- 22.5. A **Revisão dos Parâmetros da Concessão** será sempre precedida de ampla discussão pública.

23. Proposta Apoiada

- 23.1. 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 portuária ao longo do período da **Concessão**.

~~23.2. A Concessionária poderá, apoiada por armadores e/ou usuários das Infraestruturas de Acesso Aquaviário, apresentar Proposta Apoiada à ANTAQ para:~~

~~23.2.1. Alterar as restrições à tarifação relativa à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, de que trata o Anexo 3;~~

~~23.2.2. Estabelecer um ou mais Indicadores de Desempenho ou Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura relacionados à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, que irão vigorar no quinquênio subsequente, a partir da Revisão dos Parâmetros da Concessão seguinte; e~~

~~23.2.3. Propor, por iniciativa própria ou em comum acordo com o Poder Concedente, a realização ou supressão de obras, serviços ou outros investimentos e ações por parte da Concessionária para o atingimento de níveis de serviço relacionados à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, distintos daqueles originalmente estabelecidos no Anexo 1, que não possam ser parcial ou integralmente amortizadas ao longo do prazo da Concessão, conforme análise baseada em Fluxo de Caixa Marginal.~~

~~23.3. A Proposta Apoiada que se enquadrar na hipótese prevista na Subcláusula 23.2.3 deverá ser instruída com: (i) projetos e estudos de engenharia suficientes para identificação precisa do novo investimento, incluindo soluções de engenharia, materiais, prazo de construção, dentre outros pontos de relevo para caracterização do novo investimento; e (ii) estudos e projetos necessários para precificação do novo investimento e para projeção de~~

Kommentar [CdSF11]: Faz sentido incluir aqui a AP Pública?

~~amortização desse valor ao longo do prazo remanescente da **Concessão**, destacando-se o valor não amortizado.~~

~~23.4. — A proposta deverá ser aprovada ou rejeitada pela **ANTAQ**, a quem caberá expedir regulamentos complementares sobre os critérios de avaliação e aprovação, incluindo os efeitos sobre as demais previsões contratuais relacionadas.~~

~~23.5. — A **Proposta Apoiada** aprovada pela **ANTAQ** irá vigorar pelo período designado por essa agência reguladora, no limite de até 5 (cinco) anos entre as **Revisões dos Parâmetros da Concessão**, em período concomitante ao disposto na Subcláusula 22.1.~~

~~23.6. — Enquanto vigente, a **Proposta Apoiada** aprovada pela **ANTAQ** prevalece sobre os dispositivos contratuais que disciplinam as restrições à tarifação e os parâmetros que compõem a **Revisão dos Parâmetros da Concessão**, no que couber, tendo em vista o escopo da proposta.~~

~~23.7. — Caso requerido, a **ANTAQ** poderá atuar como mediadora para facilitar o alcance de acordo entre as partes em negociação na **Proposta Apoiada**.~~

~~23.8.23.2. A **ANTAQ** poderá regulamentar regras e procedimentos que disciplinem a formulação e a aprovação da **Proposta Apoiada**. Somente será autorizada a **Proposta Apoiada** na hipótese da entrada em vigor de norma disciplinando o tema, em especial sobre como se dará: a ação coordenada da contratada com as demais partes interessadas na exploração do objeto da concessão; o poder de influência desses atores e como isso será formalizado e observado; e o nível adequado de transparência das informações da concessionária perante as demais partes interessadas, a fim de dar legitimidade ao processo de consulta aos usuários, evitando principalmente a assimetria de informação entre a **Concessionária** e os outros atores envolvidos, em obediência ao art. 37, caput, da CF/1988; ao art. 27, inciso IV, da Lei 10.233/2001; ao art. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013; ao art. 6º do Decreto 8.033/2013 e o item 9.2.1 do Acórdão 2.462/2018-TCU-Plenário.~~

Formatiert: Schriftart: Fett

24. Revisão Extraordinária

24.1. Os procedimentos de **Revisão Extraordinária** objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão**, a fim de compensar as perdas ou ganhos da **Concessionária**, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados na Subcláusula 19.2 e 19.3 do **Contrato de Concessão**, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da **Concessionária**, nos termos descritos nas Subcláusulas a seguir.

24.1.1. Para efeitos do disposto na Subcláusula 24.1, será considerada alteração relevante dos custos ou da receita da **Concessionária** o evento que causar impacto superior a **R\$ 9.863.290,33820.527,24 (nove milhões, oitocentos e sessenta e três mil, duzentos e noventa reais e trinta e três centavos)** nove milhões, oitocentos e vinte mil, quinhentos e vinte e sete reais e vinte e quatro centavos.

24.1.2. O impacto a que se refere a Subcláusula 24.1.1 será medido pelo valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal** projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, utilizando-se a **Taxa de Desconto** em vigor na data do pedido, nos termos do **Contrato de Concessão** e da regulamentação da **ANTAQ**.

- 24.1.3. Na hipótese de pedido de **Revisão Extraordinária** que contemple mais de um evento, considerar-se-á o percentual a que se refere a Subcláusula 24.1.1 para cada evento, de forma isolada.
- 24.1.4. O valor previsto na Subcláusula 24.1.1 deverá ser corrigido anualmente pelo IPCA a partir da **Data de Assunção**.
- 24.1.5. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão** decorrente de **Revisão Extraordinária** observará o prazo prescricional de 5 (cinco) anos contados da ocorrência do fato gerador de desequilíbrio, ou do início da sua ocorrência, no caso de evento contínuo no tempo.
- 24.2. A **Revisão Extraordinária** ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da **Concessionária**.
- 24.2.1. Nas hipóteses previstas na Subcláusula 19.3, a **Revisão Extraordinária** poderá ser realizada somente a partir do 5º (quinto) ano de vigência do **Contrato de Concessão**, e os pedidos subsequentes não poderão ser apresentados em período inferior a 5 (cinco) anos contados da última **Revisão Extraordinária** realizada.
- 24.2.2. O procedimento de **Revisão Extraordinária** iniciado pela **ANTAQ** deverá ser objeto de comunicação à **Concessionária**.
- 24.2.2.1. A ausência de manifestação da **Concessionária** no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta de **Revisão Extraordinária** da **ANTAQ**.
- 24.2.3. Para solicitação de **Revisão Extraordinária** pela **Concessionária**, devem ser observadas normas específicas da **ANTAQ** sobre a matéria.
- 24.2.4. A apreciação e decisão, pela **ANTAQ**, dos eventos que compõem o pedido de **Revisão Extraordinária** poderá ser realizada de forma individual ou conjunta, de acordo com o objeto, a motivação ou tipificação de cada evento.
- 24.2.5. O procedimento de **Revisão Extraordinária** será regido no que couber pelo disposto no Capítulo IV da Portaria MINFRA n.º 530, de 13 de agosto de 2019, e suas alterações subsequentes.
- 24.3. Cabe ao **Poder Concedente** a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão**:
- ~~24.3.1. utilização dos recursos da Conta Vinculada, conforme disciplinado na Cláusula 11;~~
- ~~24.3.2. 24.3.1.~~ alteração do valor das **Tarifas Portuárias**;
- ~~24.3.3. 24.3.2.~~ alteração do prazo da **Concessão**, respeitados os limites estabelecidos na Cláusulas 4.2 e 31;
- ~~24.3.4. 24.3.3.~~ alteração das obrigações contratuais da **Concessionária**;
- ~~24.3.5. 24.3.4.~~ revisão da **Contribuição Variável** isoladamente ou em conjunto com a **Contribuição Fixa** devida pela **Concessionária**;

~~24.3.6-24.3.5.~~ alteração nas metas de nível de serviço ou de investimentos obrigatórios mínimos previstos no Anexo 1 ; ou

~~24.3.7-24.3.6.~~ outra forma definida de comum acordo entre o **Poder Concedente** e a **Concessionária**.

24.4. Para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão**, deverão ser consideradas, as normas da **ANTAQ** e do **Ministério da Infraestrutura de Portos e Aeroportos** específicas sobre o assunto, conforme disposto no Anexo 4.

24.5. No decorrer da análise dos pedidos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pela **ANTAQ**, ficam mantidos integralmente todos os deveres da **Concessionária**, especialmente as obrigações relativas à **Contribuição Variável** e à **Contribuição Fixa** descritas na Subcláusula 6.2 do **Contrato de Concessão**.

25. Fiscalização

25.1. A fiscalização da **Concessão** e da **Concessionária** será efetuada pela **ANTAQ e pela Autoridade Portuária Pública Administração Portuária Pública**, nos limites das suas competências.

25.2. No exercício das suas atribuições, os encarregados pela fiscalização da **Concessão** terão livre acesso, a qualquer tempo e sem aviso prévio, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros da **Concessionária**, assim como às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes ou vinculadas à **Concessão**.

25.3. A **ANTAQ** exercerá fiscalização sobre as **Atividades**, determinando a execução de atos ou a suspensão daqueles que estejam sendo realizados em desconformidade com os termos do **Anexo 1**, com o previsto no **Contrato de Concessão** ou com a legislação e as normas da **ANTAQ**.

25.4. A **ANTAQ**, a **Autoridade Portuária Pública Administração Portuária Pública** e o **Poder Concedente** deverão, nas suas respectivas esferas de competência, assegurar a plena execução deste **Contrato de Concessão**, bem como envidar esforços para assegurar a realização adequadas das **Atividades** pela **Concessionária**.

25.5. A **ANTAQ**, a **Autoridade Portuária Pública Administração Portuária Pública** e o **Poder Concedente** poderão, a qualquer horário e em qualquer circunstância, fazer contatos com a **Concessionária**, para averiguação do andamento ou solução de eventos específicos.

25.6. A **Concessionária**, **Autoridade Portuária Pública Administração Portuária Pública** será responsável pela fiscalização do cumprimento do **REP** e dos contratos que envolvam a cessão ou utilização das **Áreas Não Afetas às Operações Portuárias**.

26. Penalidades

26.1. O não cumprimento das Cláusulas deste **Contrato de Concessão**, de seus Anexos, do **Edital** e das normas e regulamentos vigentes ensejará a aplicação das penalidades previstas neste **Contrato de Concessão**, sem prejuízo de outras penalidades previstas nos demais dispositivos legais e regulamentares da **ANTAQ**.

26.2. Pelo descumprimento ou atraso no cumprimento deste **Contrato de Concessão**, a

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

ANTAQ ou o **Poder Concedente**, observadas as respectivas competências, poderão, garantida prévia defesa, aplicar, isolada ou cumulativamente, à **Concessionária** as seguintes sanções:

- (i) Advertência;
- (ii) Multa;
- (iii) Suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal;
- (iv) Caducidade;
- (v) Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública Federal, enquanto perdurarem os motivos determinantes da sanção ou até que seja promovida a sua reabilitação, mediante o ressarcimento pelos prejuízos resultantes e transcurso do prazo da sanção aplicada com base na Subcláusula 26.2, inciso iii; e
- (vi) Cassação.

26.3. A sanção de multa poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções, e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela **ANTAQ**, nos termos do art. 35, § 2º, da Lei nº 10.233/2001.

26.4. A aplicação da sanção de cassação caberá ao **Poder Concedente**, mediante proposta da **ANTAQ**.

26.5. A sanção de declaração de inidoneidade, que não terá vigência superior a 5 (cinco) anos, será aplicada à **Concessionária** se esta houver praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos da execução do **Contrato de Concessão**.

26.6. Os eventos e as circunstâncias caracterizadoras das infrações às obrigações assumidas pela **Concessionária** que ensejam a aplicação das penalidades previstas na Subcláusula 26.2 serão objeto de regulamentação pela **ANTAQ**.

26.7. O processo administrativo que apurar a ocorrência de descumprimento ou atraso no cumprimento do **Contrato de Concessão** será disciplinado pela **ANTAQ**, sendo assegurado à **Concessionária** o direito ao contraditório e à ampla defesa.

26.8. Na aplicação de sanções, serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica, nos termos de regulamento da **ANTAQ**.

26.9. A aplicação das sanções aludidas nas Subcláusulas anteriores não impede que o **Poder Concedente** declare a extinção do **Contrato de Concessão** por culpa da **Concessionária**, observados os procedimentos nele previstos, ou aplique outras sanções nele previstas, tampouco implica afastamento das responsabilidades civil ou criminal da **Concessionária** e/ou de seus administradores ou extinção da obrigação de corrigir as faltas praticadas ou falhas verificadas.

26.10. Após a conclusão do processo administrativo de aplicação de multa, a **Concessionária** será cientificada para pagamento no prazo máximo de 30 (trinta) dias, caso a **Concessionária**

Formatiert: Einzug: Links: 4,34 cm,
Hängend: 0,63 cm

Formatiert: Schriftart: Fett

não proceda ao pagamento da multa no prazo estabelecido, a **ANTAQ** e/ou **Poder Concedente** procederá a execução da **Garantia de Execução Contratual**.

- 26.11. A **Concessionária** deverá ser inscrita no Cadastro Informativo de créditos não quitados do Setor Público Federal (CADIN), observados os preceitos da Lei nº. 10.522, de 19 de julho de 2002, pelo débito não quitado e não coberto pela **Garantia de Execução Contratual**.
- 26.12. O processo administrativo de aplicação de penalidades observará o disposto na legislação e regulamentação vigentes.
- 26.13. A suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal será aplicada no caso de práticas reiteradas de infrações contratuais, nos termos do presente **Contrato de Concessão** e da regulamentação vigente.
- 26.14. A imposição de penalidades à **Concessionária** não afasta a possibilidade de aplicação de medidas acautelatórias pela **ANTAQ**, visando a preservar a integridade física ou patrimonial de terceiros, tais quais detenção, interdição de instalações, apreensão, embargos de obras, além de outras medidas previstas na legislação e regulamentação do setor.

27. Subcontratação

- 27.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela **Concessionária**, sendo vedada a subcontratação das atividades de administração do ~~Porto Organizado~~, ~~no que lhe couber~~.
- 27.1.1. A subcontratação das atividades de administração ~~do porto do Porto Organizado~~ será permitida somente no caso de transferência do controle ou da administração temporária da **Concessionária** para o **Financiador**, nos termos da Subcláusula 29.2.1 e seguintes, e apenas enquanto permanecer esta condição.
- 27.2. A subcontratação de obras e serviços não elide a responsabilidade da **Concessionária** pelo cumprimento das cláusulas contratuais, bem como da legislação e das normas da **ANTAQ**.

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

28. Transferência de Controle Societário da Concessionária e de Titularidade da Concessão

- 28.1. Durante todo o prazo da **Concessão**, a **Concessionária** não poderá realizar qualquer modificação direta ou indireta no seu **Controle** efetivo, incluindo qualquer tipo de mudança em bloco de controle, ou transferir a **Concessão**, sem a prévia e expressa autorização, conforme o caso, da **ANTAQ** e/ou do **Poder Concedente**, sob pena de caducidade.
- 28.1.1. A celebração de acordos de acionistas no âmbito da **Concessionária** ou quaisquer alterações posteriormente realizadas, que resultem em alteração do controle societário, deverão ser submetidas à prévia aprovação da **ANTAQ**.
- 28.1.2. No caso de eventual modificação prevista na Subcláusula 28.1.1, deverão ser apresentados à **ANTAQ** os documentos previstos em regulamento específico da **ANTAQ**.
- 28.2. Dependerão de análise prévia da **ANTAQ** e de aprovação pelo **Poder Concedente** a transferência de titularidade, e de prévia aprovação da **ANTAQ** a cisão, a fusão, a transformação, a incorporação, a redução do capital da **Concessionária**, sem prejuízo das competências do Conselho Administrativo de Defesa Econômica — CADE previstas em lei, nos termos do regulamento específico.

- 28.3. Para a transferência do controle societário ou da **Concessão**, a **Concessionária** deverá apresentar os requisitos de qualificação jurídica, fiscal, técnica e econômica exigidos no **Edital**, bem como demonstrar o compromisso em cumprir todas as cláusulas desse **Contrato de Concessão**, conforme regulamento específico da **ANTAQ** em vigor à época do requerimento.
- 28.4. É permitida a alienação de ações da **Concessionária** para terceiros, de acordo com as condições estabelecidas nas Subcláusulas 28.5 e 28.6.
- 28.4.1. Regulamentação da **ANTAQ** disporá sobre eventual modificação do critério de controle da **Concessionária** e sobre a possibilidade da alienação das ações da **Concessionária** por meio de oferta pública de ações em Bolsa de Valores.
- 28.5. Nos 5 (cinco) primeiros anos do prazo da **Concessão**, contados da **Data de Assunção**, serão observadas as seguintes regras:
- 28.5.1. Não será permitida a realização de oferta pública de ações; e
- 28.5.2. A movimentação na composição acionária da **Concessionária**, que resulte em alteração do controle societário, somente poderá ser efetuada mediante prévia e expressa anuência da **ANTAQ**, observada a Subcláusula 28.1.
- 28.6. Após o transcurso do prazo de 5 (cinco) anos previsto na Subcláusula 28.5, a mudança de composição acionária da **Concessionária** que não implique transferência de controle societário efetivo poderá ser efetuada sem a prévia anuência do **Poder Concedente**, devendo ser comunicada à **ANTAQ** em até 15 (quinze) dias após a mudança.

29. Financiamento e Acordo Tripartite

- 29.1. A **Concessionária** é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários ao normal desenvolvimento das **Atividades** abrangidas pela **Concessão**, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, todas as obrigações previstas neste **Contrato de Concessão**.
- 29.2. Os contratos de financiamento da **Concessionária** poderão outorgar aos **Financiadores**, de acordo com as regras de direito privado aplicáveis, o direito de assumir o controle da **Concessionária** em caso de inadimplemento contratual, pela **Concessionária**, dos referidos contratos de financiamento ou deste **Contrato de Concessão**, observado o disposto no artigo 27-A da Lei nº 8.987/1995, respeitadas as normas da ANTAQ.
- 29.2.1. A **ANTAQ**, ouvido o **Poder Concedente**, autorizará a transferência do controle ou da administração temporária da **Concessionária** para o **Financiador** com o objetivo de promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da exploração do objeto da **Concessão**.
- 29.2.2. A transferência do controle ou da administração temporária da **Concessionária** será formalizada por escrito, devendo o **Financiador** comprometer-se apoiar a **Concessionária** no cumprimento de todas as Cláusulas do **Contrato de Concessão**;
- 29.2.3. Para fins de transferência, o **Financiador** deverá atender às exigências de regularidade jurídica, fiscal e trabalhista necessárias à assunção do serviço, nos exatos termos previstos no **Edital**, mediante a apresentação dos documentos pertinentes exigidos pela

ANTAQ à época do evento.

29.2.4. Caso, por conta do estágio em que estiver a **Concessão**, alguns dos requisitos de qualificação referidos na Subcláusula 29.2.3, exigidos no **Edital**, não sejam mais necessários para a adequada prestação das **Atividades**, a **ANTAQ** poderá dispensar sua comprovação.

29.2.5. A assunção do controle ou da administração temporária da **Concessionária** pelos **Financiadores** ou prestadores de garantia não alterará as obrigações da **Concessionária** e de seus **Controladores** perante o **Poder Concedente** e **ANTAQ**.

29.3. Aos **Financiadores**, representados por agente fiduciário, constituído com poderes bastantes para todas as finalidades contratadas, será facultada a celebração de **Acordo Tripartite**, em que figurarão como partes a **ANTAQ**, os **Financiadores**, representados por Agente, e a **Concessionária**, o qual será regido de acordo com as regras estabelecidas no **Anexo 6**.

29.3.1. Em sendo assinado o **Acordo Tripartite**, o estatuto social da **Concessionária** deverá ser adequado às suas disposições, devendo os acionistas da **Concessionária** respeitar o **Acordo Tripartite**, bem como adotar todas as medidas que se façam necessárias ao cumprimento das obrigações nele convencionadas.

29.4. Na eventualidade de o **Acordo Tripartite** não ser celebrado, será assegurado o aos **Financiadores** o direito ao exercício das prerrogativas previstas no art. 27-A da Lei nº 8.987/1995.

30. Intervenção

30.1. O **Poder Concedente** poderá, sem prejuízo das penalidades cabíveis e das responsabilidades incidentes, em caráter excepcional, intervir na **Concessão** para assegurar a adequação na prestação das **Atividades**, bem como o fiel cumprimento, pela **Concessionária**, das disposições contratuais, legais e decorrentes de normas pertinentes, quando considerar que tais descumprimentos afetarem substancialmente a capacidade da **Concessionária** na execução deste **Contrato de Concessão**.

30.2. A intervenção será decretada pelo **Poder Concedente**, que designará o interventor, o prazo de duração, os objetivos e os limites da medida.

30.3. No prazo de 30 (trinta) dias contados da declaração de intervenção, a **ANTAQ** deverá instaurar o competente procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurando à **Concessionária** o direito ao contraditório e à ampla defesa.

30.4. O procedimento administrativo deverá ser concluído no prazo de até 180 (cento e oitenta dias), sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

30.5. Será declarada nula a intervenção se ficar comprovado que não foram observados os pressupostos legais e decorrentes de normas para sua decretação, devendo as **Atividades** e os **Bens Reversíveis** retornarem imediatamente à **Concessionária**, sem prejuízo da prestação de contas por parte do interventor e da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão** para indenização porventura cabível.

- 30.6. Caberá ao interventor decidir pela manutenção ou não dos pagamentos decorrentes das obrigações contraídas pela **Concessionária** anteriormente à intervenção, tendo em vista a necessidade de continuidade da prestação das **Atividades**.
- 30.6.1. Se as receitas da **Concessão** não forem suficientes para cobrir as despesas necessárias à continuidade das **Atividades**, a **ANTAQ** poderá executar a **Garantia de Execução Contratual** para obter os recursos faltantes.
- 30.6.2. Caso a **Garantia de Execução Contratual** não seja suficiente, a **Concessionária** deverá ressarcir a **ANTAQ**, no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados da requisição nesse sentido.
- 30.7. Como resultado da intervenção, poderá ser considerada extinta a **Concessão**, obedecendo-se ao disposto na Cláusula 32 e aplicando-se as penalidades cabíveis.

31. Prorrogação do Contrato de Concessão

- 31.1. O **Poder Concedente**, ao apreciar o pedido de prorrogação apresentado pela **Concessionária**, deverá fundamentar a vantagem da prorrogação do **Contrato de Concessão** em relação à realização de nova licitação, além de observar os requisitos para a prorrogação previstos em lei ou regulamento.
- 31.1.1. Sem prejuízo do cumprimento dos requisitos legais e regulamentares exigíveis ao tempo da prorrogação, o **Poder Concedente** deverá também avaliar a conveniência e oportunidade do pedido tendo em vista:
- (i) Cumprimento dos **Parâmetros da Concessão**, dos **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura**, das metas e prazos conforme previsto neste **Contrato de Concessão**;
 - (ii) Desempenho da **Concessionária** relativamente às atribuições e aos encargos definidos no **Contrato**, em especial aqueles relacionados aos investimentos e à prestação das **Atividades**;
 - (iii) Cometimento de infrações contratuais pela **Concessionária**, ressalvada a superação do inadimplemento ou reabilitação;
 - (iv) Manutenção, durante a vigência do **Contrato**, em compatibilidade com as obrigações assumidas, das condições de habilitação e qualificação exigidas no leilão;
 - (v) Adimplência da **Concessionária** em relação a obrigações financeiras com o **Poder Concedente** e a **ANTAQ**.
 - (vi) Adimplência das pessoas jurídicas que sejam, direta ou indiretamente, controladoras ou controladas com a **Concessionária** perante ao **Poder Concedente** ou à **ANTAQ** caso, além do objeto do presente **Contrato de Concessão**, sejam operadoras, autorizadas, arrendatárias ou concessionárias no setor portuário brasileiro.
- 31.1.2. O atendimento aos requisitos explicitados na Subcláusula 31.1.1 será comprovado por meio das informações a serem encaminhadas pela **Concessionária e pela Administração Portuária Pública** à **ANTAQ**, nos termos da regulamentação, de forma a subsidiar o **Poder Concedente** na decisão motivada sobre a existência de

conveniência e oportunidade da prorrogação do **Contrato de Concessão**.

- 31.2. A **Concessionária** deverá manifestar formalmente, junto ao **Poder Concedente**, seu interesse na **Prorrogação do Contrato**, no período de até 60 (sessenta) meses antes da data do término do prazo da **Concessão**, ressalvadas as exceções estabelecidas em ato do **Poder Concedente**.
- 31.3. A **Concessionária** reconhece expressamente que a **Prorrogação do Contrato** é uma faculdade do **Poder Concedente**, cuja decisão se dará em função do interesse público, não cabendo qualquer direito subjetivo à prorrogação.

32. Extinção da Concessão

Regras gerais sobre extinção

- 32.1. A **Concessão** considerar-se-á extinta, observadas as normas legais específicas, quando ocorrer:
- 32.1.1. Término do prazo do contrato;
 - 32.1.2. Encampação;
 - 32.1.3. Caducidade;
 - 32.1.4. Rescisão por iniciativa da **Concessionária**;
 - 32.1.5. Anulação;
 - 32.1.6. Por acordo entre as partes; ou
 - 32.1.7. Falência ou extinção da **Concessionária**.
- 32.2. Além das hipóteses previstas na Subcláusula 32.1, a ocorrência de caso fortuito ou força maior que não seja de responsabilidade da **Concessionária**, conforme Cláusula 19.2.9, regularmente comprovado e impeditivo da execução do **Contrato de Concessão**, poderá, também, ensejar a extinção da **Concessão**.
- 32.2.1. Na hipótese da Subcláusula 32.2, a indenização devida à **Concessionária** será a mesma aplicável em caso de encampação, conforme previsto na Subcláusula 32.14, excetuando-se a parcela relativa aos lucros cessantes, referida na Subcláusula 32.14.2.
- 32.3. No caso de extinção da **Concessão**, o **Poder Concedente** poderá:
- 32.3.1. Assumir a prestação das **Atividades**, no local e no estado em que se encontrarem;
 - 32.3.2. Ocupar e utilizar os locais, instalações, equipamentos, materiais e recursos humanos empregados na execução das **Atividades**, necessários à sua continuidade;
 - 32.3.3. Aplicar à **Concessionária** as penalidades cabíveis, principalmente pela reversão de **Bens Reversíveis** em desacordo com os termos deste **Contrato de Concessão**; e
 - 32.3.4. Reter e executar a **Garantia de Execução Contratual**, para recebimento de multas administrativas e ressarcimento de prejuízos causados pela **Concessionária**.
- 32.4. Durante a vigência do **Contrato de Concessão**, a **ANTAQ** e o **Poder Concedente**, bem

como terceiros autorizados por esses, poderão realizar estudos e visitas técnicas que visem à promoção ou prosseguimento de novos procedimentos licitatórios.

- 32.5. Ao término da **Concessão**, a **ANTAQ** irá vistoriar a **Área da Concessão** e lavrará o termo de recebimento definitivo da sua operação. Após a lavratura deste termo, a **Concessionária** deverá transferir à **União**, ou para quem esta indicar, o conjunto de atividades e prerrogativas da **Administração do Porto do Porto Organizado**.
- 32.6. Extinta a **Concessão**, retornam automaticamente à **União** os **Bens Reversíveis**, nos termos da regulamentação e da Cláusula 33.
- 32.7. Na extinção da **Concessão**, os bens a serem revertidos à **União** deverão estar livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos.
- 32.8. Em qualquer caso de extinção da **Concessão**, a **Concessionária** deverá elaborar um inventário completo de todos os bens vinculados à **Concessão** e entregá-lo à **ANTAQ** no prazo solicitado.
- 32.9. O término da vigência contratual implicará, de pleno direito, a extinção da **Concessão**.
- 32.10. A **Concessionária** deverá tomar todas as medidas razoáveis e cooperar plenamente com o **Poder Concedente** e com a **ANTAQ** para que as **Atividades** objeto da **Concessão** continuem a ser prestados ininterruptamente, buscando prevenir e mitigar qualquer inconveniência ou risco à saúde ou segurança dos **Usuários** e dos funcionários do porto e da **ANTAQ**.
- 32.11. Ao termo da **Concessão**, retornarão à **União** todos os **Bens Reversíveis**, sem direito a qualquer indenização para a **Concessionária**.
- 32.12. Em qualquer hipótese de extinção, não serão acrescidos à indenização devida à **Concessionária** os valores pagos a título de **Contribuição Fixa** ou **Contribuição Variável**.
- 32.13. Em qualquer hipótese de extinção antecipada do presente **Contrato de Concessão**, não serão devidos os encargos contratuais previstos na Cláusula 6 vencidos, salvo aqueles devidos pelo exercício *pro rata* das **Atividades**.

Encampação

- 32.14. Na hipótese de encampação, para atender ao interesse público, mediante lei autorizativa específica, a **União** poderá retomar a **Concessão**, após assegurar o prévio pagamento de indenização à **Concessionária**, composta das seguintes parcelas:
- 32.14.1. Investimentos vinculados a **Bens Reversíveis**, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido;
- 32.14.2. Lucros cessantes, cobrindo, no mínimo, o saldo devedor atualizado vencido e vincendo de quaisquer financiamentos contraídos pela **Concessionária**; e
- 32.14.3. Custo de desmobilização, incluindo o valor de todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações devidas a empregados, fornecedores e terceiros

credores da **Concessionária**, a qualquer título.

- 32.15. A parte da indenização, devida à **Concessionária** no caso de encampação, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos, poderá ser paga diretamente aos **Financiadores**, a critério do **Poder Concedente**. O remanescente será pago diretamente à **Concessionária**.
- 32.16. As multas, indenizações e quaisquer outros valores devidos pela **Concessionária** serão descontados da indenização prevista para o caso de encampação, até o limite do saldo devedor dos financiamentos contraídos pela **Concessionária** para cumprir as obrigações de investimento previstas no **Contrato de Concessão**.

Caducidade

- 32.17. A caducidade da **Concessão** poderá ser declarada nos casos enumerados na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas modificações.
- 32.18. Considera-se passível de decretação de caducidade, na hipótese prevista no art. 38, § 1º, II, da Lei nº 8.987/1995, o descumprimento de obrigações contratuais, legais e decorrentes de normas que possam ter grave impacto negativo na prestação adequada das **Atividades**, destacando-se a reiteração ou o prolongamento dos seguintes descumprimentos contratuais:
- 32.18.1. Não contratação ou manutenção da vigência dos seguros exigidos neste **Contrato de Concessão**;
- 32.18.2. Não contratação ou manutenção da integridade da **Garantia de Execução Contratual**, conforme previsto neste **Contrato de Concessão**;
- 32.18.3. Fraude comprovada no cálculo do pagamento da **Contribuição Variável e da Contribuição Variável para a Autoridade Portuária Pública** Administração Portuária Pública, especialmente pela redução artificial da base de cálculo, ocasionada, dentre outras hipóteses, pela alteração de dados contábeis da **Concessionária** e pela contratação de **Preços** artificialmente reduzidos com terceiros; e
- 32.18.4. Tiver o **PBI** rejeitado pelo não atendimento aos requisitos do **Edital**, do **Contrato de Concessão** e seus **Anexos**, observada a Cláusula 10.
- 32.18.5. Inobservância das metas de nível de serviço ou demais obrigações estabelecidas no **Contrato de Concessão** nos casos que excederem as referências de descumprimento contratual, conforme racional estabelecido no **Anexo 1**.
- 32.19. O **Poder Concedente** poderá promover a declaração de caducidade da **Concessão**, que será precedida do competente processo administrativo para verificação da inadimplência parcial ou total, assegurando-se à **Concessionária** direito à ampla defesa e ao contraditório, ouvida previamente a **ANTAQ**.
- 32.20. A instauração do processo administrativo para declaração da caducidade será precedida de comunicação à **Concessionária** e aos **Financiadores**, apontando a situação de inadimplência e concedendo prazo razoável, não inferior a 30 (trinta) dias, para a **Concessionária** sanar as irregularidades.

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

- 32.21. Antes da declaração da caducidade, a **ANTAQ** encaminhará uma notificação aos **Financiadores** para que se manifestem em prazo não inferior a 30 (trinta) dias sobre a intenção de assumir a **Concessão**.
- 32.22. O valor dos investimentos vinculados a **Bens Reversíveis** ainda não amortizados, bem como o acréscimo de valor em **Bens Reversíveis** decorrentes de obras, serviços ou demais investimentos ou ações realizadas pela **Concessionária** para o atingimento dos níveis de serviço, integrarão o cálculo da indenização devida à **Concessionária** em caso de caducidade, descontados:
- 32.22.1. Os prejuízos causados pela **Concessionária** em decorrência do descumprimento de obrigações contratuais e os valores devidos pela **Concessionária** ao **Poder Concedente** e à **ANTAQ**;
- 32.22.2. As multas contratuais aplicadas à **Concessionária** que não tenham sido pagas até a data do pagamento do montante da indenização; e
- 32.22.3. Quaisquer valores recebidos pela **Concessionária** a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração de caducidade.
- 32.23. A parte da indenização, devida à **Concessionária** no caso de caducidade, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos na **Área do Porto Organizado**, poderá ser paga diretamente aos **Financiadores**, a critério do **Poder Concedente**. O remanescente será pago diretamente à **Concessionária**.
- 32.24. A declaração de caducidade acarretará, ainda, a:
- 32.24.1. Execução da **Garantia de Execução Contratual**; e
- 32.24.2. Retenção de eventuais créditos decorrentes do **Contrato de Concessão**, até o limite dos prejuízos causados ao **Poder Concedente**.
- 32.25. A declaração da caducidade não acarretará para o **Poder Concedente** qualquer espécie de responsabilidade em relação a ônus, encargos, obrigações ou compromissos com terceiros assumidos pela **Concessionária**, notadamente em relação a obrigações de natureza trabalhista, tributária e previdenciária.

Rescisão por iniciativa da Concessionária

- 32.26. O **Contrato de Concessão** poderá ser rescindido por iniciativa da **Concessionária** no caso de descumprimento das normas legais, contratuais e regulamentares pelo **Poder Concedente**, mediante ação judicial ou arbitral especialmente intentada para esse fim.
- 32.26.1. A **Concessionária** somente poderá se desvincular das obrigações assumidas no **Contrato de Concessão**, inclusive quanto à continuidade da prestação das **Atividades**, no caso de inadimplência do **Poder Concedente**, após o trânsito em julgado da decisão judicial que decretar a rescisão do **Contrato de Concessão**.
- 32.27. A indenização devida à **Concessionária** no caso de rescisão arbitral do **Contrato de Concessão** por culpa do **Poder Concedente** será equivalente à encampação, calculada na forma prevista na Subcláusula 32.14.

Anulação

- 32.28. O **Contrato de Concessão** somente poderá ser anulado nos termos da lei, observando-se os princípios do contraditório e da ampla defesa.
- 32.29. Caso a **Concessionária** não tenha dado causa à anulação, a indenização devida será equivalente à encampação e calculada na forma prevista na Subcláusula 32.14.
- 32.30. Caso a **Concessionária** tenha dado causa à anulação, a indenização devida será equivalente à prevista para a hipótese de caducidade, nos termos da Subcláusula 32.22 e seguintes.
- 32.31. Caso a anulação não decorra de fato imputável à **Concessionária** ou ao **Poder Concedente**, a indenização devida será calculada nos termos da Subcláusula 32.2.1.

Por acordo entre as Partes

- 32.32. A concessão poderá ser extinta por acordo entre **Poder Concedente** e **Concessionária**, em procedimento que garanta a continuidade da prestação das **Atividades** até a celebração de novo ajuste negocial para exploração das **Infraestruturas Portuárias**.
- 32.32.1. Na hipótese desta Subcláusula 32.32 as **Atividades** prestadas pela **Concessionária** não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a assunção da operação do **Porto Organizado** pelo novo contratado, conforme modelo de transição a ser definido pelo **Poder Concedente**.

Falência ou extinção da Concessionária

- 32.33. Na hipótese de extinção do **Contrato** por falência ou extinção da **Concessionária**, eventual indenização devida à **Concessionária** será calculada e paga conforme os critérios previstos para a caducidade da **Concessão**, na forma da Subcláusula 32.22.
- 32.34. Não será realizada partilha do eventual acervo líquido da **Concessionária** extinta entre seus acionistas antes do pagamento de todas as obrigações perante o **Poder Concedente** e a **ANTAQ**, e sem a emissão de termo de vistoria pela **ANTAQ** que ateste o estado em que se encontram os bens vinculados à **Concessão**.
- 32.35. Em qualquer hipótese de extinção antecipada, não serão devidos os encargos contratuais vincendos previstos na Cláusula 6, salvo aqueles que são devidos pelo exercício *pro rata* das **Atividades**.

33. Bens da Concessão e Bens Reversíveis

- 33.1. São **Bens da Concessão** todos os bens vinculados à **Concessão**, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da **Concessionária**.
- 33.2. São **Bens Reversíveis** os indicados a seguir:
- 33.2.1. Todos os bens transferidos à **Concessionária** na **Data de Assunção**, nos termos do **Anexo 8**;
- 33.2.2. Todos os bens a serem adquiridos pela **Concessionária** para a realização das

Atividades mediante investimentos mínimos obrigatórios, nos termos do **Anexo 1**; e

- 33.2.3. Todas os bens que vierem a ser adquiridos pela **Concessionária** no decorrer do prazo de vigência do **Contrato de Concessão** e aplicados na prestação das **Atividades**, desde que tenham sido objeto de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual.
- 33.3. A **Concessionária** declara ter conhecimento da natureza e das condições dos bens que lhe serão transferidos na **Data de Assunção**, inclusive das áreas, infraestruturas e **Instalações Portuárias**, as quais serão recebidos pela **Concessionária** no estado em que se encontram e por sua conta e risco, nos termos deste **Contrato de Concessão** e seus Anexos.
- 33.4. A **Concessionária** deverá: (i) manter os **Bens Reversíveis** em estado adequado de funcionamento, conservação e segurança, até o término da **Concessão**, segundo as normas de segurança, saúde e meio ambiente aplicáveis; (ii) dar a devida destinação aos **Bens Reversíveis**; e (iii) substituir os **Bens Reversíveis** sempre que, por desgaste, avaria ou obsolescência, se mostrem inadequados aos fins a que se destinam.
- 33.5. Os **Bens da Concessão** não considerados **Bens Reversíveis** poderão ser substituídos, removidos ou inutilizados pela **Concessionária** da forma que entender mais eficiente para o atingimento dos **Indicadores de Desempenho**.
- 33.6. A **Concessionária** deverá manter sistema de controle patrimonial de todos os **Bens da Concessão**, que deverão ser listados em inventário, a ser periodicamente atualizado pela **Concessionária** e informado à **ANTAQ** e a ~~Autoridade Portuária Pública~~ **Administração Portuária Pública**, em atendimento à regulação sobre o tema.
- 33.7. A **ANTAQ** poderá solicitar ou dispensar, a qualquer tempo, o envio de dados mínimos ou complementares, na forma da regulação.
- 33.8. A desincorporação de **Bens Reversíveis** entregues e inventariados pela **União** por ocasião da celebração do **Contrato de Concessão** deverá ser precedida de autorização da **ANTAQ**, nos termos da regulamentação vigente, e deverá estar em conformidade com o **PDZ**, objetivando o melhor desenvolvimento do **Porto Organizado** no longo prazo.
- 33.9. A **Concessionária** poderá ceder em garantia aos **Financiadores** os **Bens Reversíveis**, na forma e nos limites previstos na legislação, desde que previamente autorizado pela **ANTAQ**.
- 33.10. Qualquer operação financeira ou contábil em relação aos **Bens Reversíveis** dependerá de comunicação à **ANTAQ**.
- 33.10.1. A realização de operações pela **Concessionária** envolvendo os **Bens Reversíveis** é dispensada da anuência prévia específica pelo **Poder Concedente**, exceto nos seguintes casos: (i) alienação de bens imóveis; e (ii) alienação e desfazimento de bens móveis nos últimos 2 (dois) anos da **Concessão** ou em caso de risco de extinção antecipada do **Contrato de Concessão**.
- 33.11. As receitas advindas de alienações de **Bens Reversíveis** deverão ser discriminadas em conta contábil específica, a fim de que os recursos obtidos pela alienação sejam aplicados no **Porto Organizado** ou incorporados pelo **Poder Concedente** a seu patrimônio no final da **Concessão**, na parte que lhe cabe.
- 33.12. Os investimentos realizados pela **Concessionária** em **Bens Reversíveis** serão amortizados

Formatiert: Schriftart: Nicht Fett

Formatiert: Schriftart: Fett

no prazo da **Concessão**, nos termos da regulação vigente.

- 33.13. No último trimestre do penúltimo ano de vigência do **Contrato de Concessão**, ou a qualquer tempo em caso de extinção antecipada do **Contrato de Concessão**, o **Poder Concedente** poderá indicar como **Bens Reversíveis** determinados bens que, apesar de não listados no **Anexo 8**, sejam necessários para a prestação dos serviços, mediante prévia indenização à **Concessionária**.
- 33.14. Com o advento do termo do **Contrato de Concessão**, reverterão à **União** todos os **Bens Reversíveis**, nos termos deste **Contrato de Concessão** e da regulamentação do setor.
- 33.14.1. Os **Bens Reversíveis** revertidos à **União** deverão estar em condições adequadas de conservação e funcionamento, para permitir a continuidade das **Atividades** pelo prazo mínimo adicional de 24 (vinte e quatro) meses, salvo nos casos excepcionais, quando tiverem vida útil menor.
- 33.14.2. No caso de extinção antecipada da **Concessão**, os recursos auferidos pela **Concessionária** em decorrência das alienações de **Bens Reversíveis** serão descontados do valor de eventual indenização.
- 33.15. O **Poder Concedente** poderá indicar como **Bens Reversíveis** determinados bens que, apesar de não listados na Subcláusula 33.2, sejam necessários à realização das **Atividades**, mediante prévia indenização à **Concessionária**.

34. Consulta aos Usuários

- 34.1. A **Concessionária** deverá consultar os **Usuários** em relação, pelo menos, ao seguinte:
- 34.1.1. Propostas para cumprimento das obrigações previstas no **Anexo 1**, em particular no que se refere aos projetos de investimentos ~~;- e à elaboração de alteração ou atualização do PDZ e do REP;~~
- 34.1.2. Propostas para a remuneração pelas **Atividades** desempenhadas pela **Concessionária**;
- 34.1.3. Propostas de tarifação; e
- 34.1.4. Propostas de modificação das metas e período de implementação dos níveis de serviço.
- 34.2. O objetivo das consultas é induzir efetiva cooperação e compartilhamento de informações entre **Concessionária** e partes interessadas relevantes, promovendo acordos e soluções negociadas.
- 34.3. A **Concessionária** deverá estipular procedimentos de forma a promover a efetividade das consultas, seguindo boas práticas, a exemplo daquelas recomendadas em manuais de organizações internacionais tais como *OECD – Organization for Economic Cooperation and Development*, *IMO - International Maritime Organization*, *ESPO - European Sea Ports Organization* e *AAPA - American Association of Port Authorities*, devendo, em particular:
- 34.3.1. Estabelecer prazo razoável para o recebimento de manifestações das partes interessadas relevantes e garantir que essas tenham acesso às informações necessárias para a elaboração de manifestações fundamentadas; e
- 34.3.2. Levar essas manifestações em consideração na elaboração de suas propostas finais, no

que se refere, pelo menos, ao escopo definido pela Subcláusula 34.1.

- 34.4. A **Concessionária** deverá, por meio de protocolos ou relatórios, comprovar o cumprimento das consultas previstas na Subcláusula 34.1, descrevendo as negociações e apresentando os entendimentos alcançados entre as partes.
- 34.5. A **Concessionária** poderá, em acordo com as partes interessadas relevantes e comunicando previamente a **ANTAQ**, substituir os relatórios e protocolos vigentes por novos, observando as disposições contratuais referentes ao objeto da consulta.
- 34.6. A **ANTAQ** poderá publicar documentos de orientação sobre o escopo definido na Subcláusula 34.1 e sobre procedimentos de consulta e publicação de documentos, sem prejuízo de regulamentação posterior.
- 34.7. Na ausência de cláusula específica que delimite as partes interessadas relevantes que deverão ser consultadas nos casos previstos na Subcláusula 34.1, cabe à **Concessionária** identificá-las e consultá-las.
- 34.7.1. A **ANTAQ** poderá definir quais partes interessadas devem ser consultadas.
- 34.8. As consultas às partes interessadas relevantes podem ser realizadas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas.

35. Propriedade Intelectual

- 35.1. Todos os projetos e documentação técnica, relacionados com as especificações técnicas previstas no **Contrato de Concessão** e **Anexos**, serão entregues ao **Poder Concedente**, respeitados os direitos de propriedade industrial.
- 35.2. A documentação técnica apresentada à **Concessionária** é de propriedade do **Poder Concedente**, sendo vedada sua utilização pela **Concessionária** para outros fins que não os previstos no **Contrato de Concessão**. A **Concessionária** deverá manter rigoroso sigilo a respeito da documentação assim recebida.
- 35.3. A **Concessionária** cede, gratuitamente, ao **Poder Concedente**, todos os projetos, planos, plantas, documentos, sistemas e outros materiais, corpóreos ou não, que se revelem necessários ao desempenho das funções que incumbem ao **Poder Concedente** ou ao exercício dos direitos que lhe assistem, nos termos do **Contrato de Concessão**, e que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento de atividades integradas na **Concessão**.
- 35.4. Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e projetos elaborados para os fins específicos das atividades integradas serão transmitidos gratuitamente ao **Poder Concedente** ao final da **Concessão**.

36. Comitê de Resolução de Disputas

- 36.1. Para a prevenção de desacordos e solução de eventuais divergências durante a execução do **Contrato de Concessão**, as **Partes** poderão instaurar **Comitê de Resolução de Disputas**, que deverá observar as regras estabelecidas no presente ~~no presente~~ **Contrato de Concessão** e, ~~supletivamente, naquilo que não conflitar com este~~ **Contrato de Concessão**, o Regulamento da

~~Câmara de Comércio Internacional (CCI) em suas disposições relativas à instauração de Dispute Review Boards, na versão em português, disponibilizado pelo CCI.~~

36.1.1. O Comitê de Resolução de Disputas também observará, de forma complementar, naquilo que não conflitar como Contrato de Concessão, o Regulamento da Câmara de Comércio Internacional (CCI), na sua versão em português, no que se refere à instauração de Dispute Review Boards.

~~36.1.36.1.2. A Administração Portuária Pública poderá provocar as Partes para a instauração do Comitê de Resolução de Disputas e acompanhará as suas sessões, fornecendo sempre que necessário informações pertinentes, no exercício das suas atribuições.~~

36.2. O Comitê de Resolução de Disputas será constituído para análise de situações específicas, referentes a controvérsias relacionadas a direitos patrimoniais disponíveis das Partes.

36.3. Os membros do Comitê de Resolução de Disputas deverão apresentar qualificação e experiência profissional relacionadas à matéria do objeto do Contrato de Concessão e serão indicados em até 10 (dez) dias após o acordo entre as Partes de utilizar esse mecanismo, nos seguintes moldes:

- (i) Um membro será indicado pelo Poder Concedente;
- (ii) Um membro indicado pela Concessionária; e
- (iii) Um membro, recomendado em comum acordo pelos dois membros eleitos para o Comitê de Resolução de Disputas, e aprovado pelas Partes, que atuará como presidente do Comitê de Resolução de Disputas.

36.4. Estão impedidos de atuar como membros do Comitê de Resolução de Disputas as pessoas que tenham, com as partes ou com o litígio que lhes for submetido, alguma das relações que caracterizam os casos de impedimento ou suspeição de juízes, aplicando-se lhes, no que couber, os mesmos deveres e responsabilidades, conforme previsão contida na Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil).

36.5. As Partes terão 10 (dez) dias para impugnar a indicação dos membros mencionada na Subcláusula 36.3, observado o disposto na Subcláusula 36.4.

36.6. Ultrapassado este prazo sem impugnações, as Partes deverão realizar a nomeação dos membros escolhidos.

36.7. No desempenho de suas funções, os membros do Comitê de Resolução de Disputas devem proceder com imparcialidade, independência, competência e diligência.

36.8. Cada um dos membros indicados terá direito a um voto nas deliberações.

36.9. Em caso de renúncia de algum membro, de morte, incapacidade ou afastamentos eventuais, um substituto deverá ser nomeado da mesma maneira que a pessoa substituída.

36.10. A Câmara Internacional de Comércio (CCI), a pedido de ambas as Partes ou de uma delas, ouvida a contraparte, deverá nomear o membro do Comitê de Resolução de Disputas quando ocorrer alguma das seguintes situações de desacordo:

Formatiert: Schriftart: Kursiv

Formatiert: Einzug: Links: 1,25 cm,
Hängend: 0,5 cm

Formatiert: Einzug: Links: 3,14 cm,
Hängend: 0,63 cm

- (i) Qualquer uma das **Partes** não indicar o correlato membro ou impugnar o membro nomeado pela outra Parte para o **Comitê de Resolução de Disputas**;
- (ii) As **Partes** não acordarem a nomeação do terceiro membro para atuar como presidente do **Comitê de Resolução de Disputas**; ou
- (iii) As **Partes** não acordarem a nomeação de substituto dentro de 30 (trinta) dias após a data na qual um dos três membros recusar-se ou ficar impossibilitado de agir em caso de morte, incapacidade, renúncia ou afastamentos eventuais.

36.11. Na hipótese da Subcláusula 36.10, os custos da Câmara Internacional de Comércio (CCI) serão divididos igualmente pelas **Partes**.

36.12. Todas as despesas necessárias ao funcionamento do **Comitê de Resolução de Disputas** serão arcadas pela **Concessionária**, com exceção da remuneração eventualmente devida ao membro indicado pelo **Poder Concedente**.

36.13. O **Comitê de Resolução de Disputas** será processado da seguinte forma:

- (i) O **Comitê de Resolução de Disputas** poderá se reunir em local disponibilizado pelo **Poder Concedente**. Na ausência de tal disponibilização fica a **Concessionária** autorizada a indicar local para instalação do **Comitê de Resolução de Disputas**;
- (ii) O **Comitê de Resolução de Disputas** deverá providenciar o registro e autuação de todas as informações recebidas, bem como de suas decisões;
- (iii) O **Comitê de Resolução de Disputas** deverá notificar a **Parte** reclamada para que, no prazo de 15 (quinze) dias do recebimento desta notificação, apresente as suas alegações relativamente à questão formulada;
- (iv) Nos casos que envolvam mão de obra portuária, deverá ser oportunizada a manifestação do **OGMO** e a Intersindical dos Sindicatos dos trabalhadores portuários;
- (v) A proposta de solução do **Comitê de Resolução de Disputas** será emitida em um prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data do recebimento, pelo presidente, das alegações apresentadas pela **Parte** reclamada;
- (vi) Recebida formalmente a proposta de solução emitida pelo **Comitê de Resolução de Disputas**, as **Partes** terão até 60 (sessenta) dias para:
 - a) aceitar a solução amigável proposta, reduzindo-a a termo e, eventualmente, incorporando-a ao **Contrato de Concessão** mediante assinatura de termo aditivo; ou
 - b) rejeitar a solução amigável expressa ou tacitamente, neste último caso quando decorrido o prazo de 60 (sessenta) dias sem manifestação formal de aceitação, devendo instaurar o respectivo procedimento arbitral.

36.14. Se uma das **Partes** deixar de cumprir a solução a que se comprometeu no âmbito do **Comitê de Resolução de Disputas**, a outra **Parte** poderá submeter esse descumprimento á

Formatiert: Einzug: Links: 3,14 cm,
Hängend: 0,63 cm

Formatiert: Einzug: Links: 3,14 cm,
Hängend: 0,63 cm

arbitragem, sem necessidade de apresentá-lo novamente ao **Comitê de Resolução de Disputas**.

36.15. Os desacordos e eventuais divergências de que trata esta cláusula deverão ser encaminhados ao **Comitê de Resolução de Disputas** juntamente com cópia de todos os documentos necessários para a solução da demanda.

36.16. A submissão de qualquer questão ao **Comitê de Resolução de Disputas** não exonera as **Partes** de dar integral cumprimento às suas obrigações contratuais.

36.17. As controvérsias cujo objeto não esteja em discussão no **Comitê de Resolução de Disputas** poderão ser submetidas diretamente ao procedimento de arbitragem, em conformidade com a Cláusula 37 deste **Contrato de Concessão**.

37. Arbitragem

37.1. As **Partes** obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis decorrentes do **Contrato de Concessão** e seus Anexos, ou instrumentos a ele relacionados, após decisão definitiva da autoridade competente, nos termos do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, ou legislação que venha a substituí-lo.

37.2. Para os fins da subcláusula anterior, considera-se definitiva a decisão proferida por autoridade administrativa quando não houver possibilidade de interposição de recurso administrativo pela **Concessionária**.

37.3. Considera-se controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis, entre outras:

- (i) Questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;
- (ii) Cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de parceria; e
- (iii) Inadimplemento de obrigações contratuais por quaisquer das **Partes**, incluídas a incidência das suas penalidades e o seu cálculo.

37.4. A arbitragem será regida pelas normas do direito brasileiro, sendo vedada qualquer decisão por equidade.

37.5. Fica eleita, desde já, a Câmara de Comércio Internacional — CCI para conduzir o procedimento arbitral de que trata a presente cláusula.

37.5.1. A prévia indicação da Câmara de Comércio Internacional — CCI para a condução do procedimento arbitral não impede que as Partes, de comum acordo e mediante decisão fundamentada, optem por outra instituição arbitral dentre aquelas previamente credenciadas pela Advocacia-Geral da União.

37.6. A arbitragem será conduzida conforme o Regulamento da Câmara de Arbitragem escolhida, no que não conflitar com a presente cláusula compromissória e com as regras do Decreto nº 10.025, de 2019.

37.7. Apenas serão adotados procedimentos expeditos em caso de acordo expresso entre as Partes.

37.8. Quando figurar como requerido, ao **Poder Concedente** deverá ser expressamente

Formatiert: Einzug: Links: 3,14 cm,
Hängend: 0,63 cm

endereçada cópia do requerimento de instauração de arbitragem.

37.8.1. A cópia do requerimento de instauração de arbitragem deverá ser endereçada, igualmente, ao Núcleo Especializado em Arbitragem da Advocacia-Geral da União.

37.9. Deverão ser escolhidos três árbitros.

37.9.1. Cada **Parte** escolherá um árbitro, independentemente da lista de árbitros da Câmara de Arbitragem.

37.9.2. Os dois árbitros escolhidos designarão o terceiro árbitro e este funcionará como presidente do Tribunal Arbitral.

37.9.3. Mediante acordo entre as **Partes**, a arbitragem poderá ser conduzida por árbitro único.

37.9.4. Na eventualidade de previsão de pagamento de honorários de árbitros por hora trabalhada, estes deverão apresentar relatório de horas detalhado, sendo vedado o pagamento de horas mínimas, não trabalhadas.

37.9.5. Não poderá participar da arbitragem, na qualidade de árbitros ou peritos indicados pela respectiva Câmara de Arbitragem, pessoas físicas que tenham atuado como membro de **Comitê de Resolução de Disputas** previamente instaurado para a questão.

37.10. A cidade de Brasília, no Distrito Federal, Brasil, será a sede da arbitragem e o lugar da prolação da sentença arbitral.

37.11. No que tange às matérias submetidas a arbitragem, fica eleito o foro da Seção Judiciária do Distrito Federal da Justiça Federal exclusivamente para:

(i) O requerimento de medidas cautelares antes da remessa dos autos da arbitragem ao Tribunal Arbitral;

(ii) O ajuizamento da ação de anulação prevista no art. 33, caput, da Lei n 0 9.307/96; e

(iii) A execução judicial da sentença arbitral.

37.12. Para os fins da Subcláusula 37.11, (i), havendo necessidade de medidas de urgência antes de instituída a arbitragem, a **Parte** interessada poderá requerê-las diretamente ao Poder Judiciário, com fundamento na legislação aplicável, cessando sua eficácia se a arbitragem não for requerida no prazo de 30 (trinta) dias da data de efetivação da decisão.

37.12.1. O Tribunal Arbitral deverá decidir, tão logo instalado e antes de qualquer outra providência processual, pela preservação, modificação ou cessação dos efeitos da tutela provisória obtida antecipadamente por uma das partes em processo judicial.

37.12.2. As Partes concordam que qualquer medida urgente que se faça necessária após a instauração da arbitragem será unicamente requerida ao Tribunal Arbitral.

37.13. O idioma a ser utilizado no processo de arbitragem será a língua portuguesa.

37.14. O processo arbitral deverá observar o princípio da publicidade, resguardadas as hipóteses legais de sigilo, as necessárias à preservação de segredo industrial ou comercial e as

Formatiert: Einzug: Links: 3,14 cm,
Hängend: 0,63 cm

decorrentes de decisão do Tribunal Arbitral, nos termos da lei.

37.15. As regras e procedimentos a serem adotados na arbitragem deverão observar o disposto no Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, ou outra norma que vier a substituí-lo.

37.16. As despesas com a realização da arbitragem serão antecipadas pela Concessionária, incluídos os honorários dos árbitros, as custas da instituição arbitral e demais despesas necessárias à instalação, condução e desenvolvimento da arbitragem.

37.16.1. Ao final do procedimento arbitral, a **Parte** vencida arcará com os custos da arbitragem, devendo ressarcir a parte vencedora naquilo que esta eventualmente tenha adiantado, incluídas as despesas previstas nos artigos 84 e 85 da Lei n. 0 13.105, de 16 de março de 2015, o Código de Processo Civil.

37.16.2. No caso de sucumbência recíproca, as **Partes** arcarão proporcionalmente com os custos da arbitragem.

37.17. Ressalvada a hipótese de deferimento de medida cautelar pelo Tribunal Arbitral, a submissão à arbitragem, nos termos desta Cláusula, não exime o **Poder Concedente** ou a **Concessionária** da obrigação de dar integral cumprimento a este **Contrato de Concessão**, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à **Concessão**, observadas as prescrições deste **Contrato de Concessão**.

38. Foro

38.1. Fica desde já eleito o Foro da Seção Judiciária do Distrito Federal para dirimir quaisquer controvérsias relativas ao presente **Contrato de Concessão**, observado o disposto na Cláusula 37.



MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS



Nos termos propostos, as partes assinam o presente **Contrato de Concessão**, em 3 (três) vias de igual teor, que serão destinadas a cada um dos signatários, na presença das testemunhas indicadas a seguir.

Poder concedente

Concessionária

Agência Reguladora – Interveniente-anuente

[Município de Itajaí – Interveniente-anuente](#)

Testemunhas

Nome:

RG:

CPF:

Nome:

RG:

CPF:



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

NOTA TÉCNICA Nº 7/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-
INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA

Brasília, 13 de dezembro de 2022.

PROCESSO Nº 50840.101715/2021-06

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

1. ASSUNTO

Alterações das minutas de edital, de contrato e correspondentes anexos relativas à concessão do Porto Organizado de Itajaí, decorrentes do processo de fiscalização da desestatização do referido porto por parte do Tribunal de Contas da União (TCU), nos termos da Instrução Normativa TCU nº 81/2018, bem como de deliberações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) ao longo do processo em curso no referido tribunal, doravante denominada Revisão 2 (REV2).

2. REFERÊNCIAS

- Processo TC 039.017/2021-4, no âmbito do Tribunal de Contas da União;
- Processo nº 50300.020893/2021-36, no âmbito da ANTAQ;
- Manifestações técnicas do presente processo (nº 50840.101715/2021-06).

3. CONTEXTUALIZAÇÃO

As versões de minutas de edital, de contrato e correspondentes anexos referentes à concessão do Porto Organizado de Itajaí a que se referem a presente manifestação representam a quinta versão desses documentos no âmbito do presente processo, a saber:

- a) Versão original dos documentos, a serem submetidas ao processo de consulta e audiência públicas (SEI nº 4650855 e nº 4650917), justificada pela NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (SEI nº 4550628), de 29/09/2021;
- b) Versão revisada dos documentos decorrente de solicitação da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura (SNPTA/MInfra), de outubro de 2021 (SEI nº 4784197), embasada pela Nota Técnica nº 56/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 29/10/2022 (SEI nº 4747842)
- c) Revisão 1 (REV1) dos documentos após o processo de consulta e audiência públicas, bem como contemplando as manifestações do Grupo de Trabalho GT-ODSE-001-21-DG da ANTAQ, no âmbito da agência reguladora, que teve por finalidade, acompanhar desestatizações portuárias (SEI nº 5827966 e SEI nº 5827967), motivada pela NOTA TÉCNICA Nº 20/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 29/06/2022 (SEI nº 5789313);
- d) Revisão 1.1 (REV 1.1) dos documentos, provocada pela Deliberação-DG nº 110/2022, com o teor do Despacho Antaq (SEI nº 5928149), que determinou um conjunto de modificações em diferentes aspectos da modelagem do empreendimento (SEI nº 5928728), que teve por justificativa a NOTA TÉCNICA Nº 24/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 02/08/2022 (SEI nº 5931473) – pontue-se que REV1.1 foi a versão recepcionada pelo TCU para o processo de fiscalização da

desestatização do Porto de Itajaí; e

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

A fase de elaboração de REV2 foi permeada por um conjunto de debates no âmbito da área técnica do TCU, da ANTAQ, da SNPTA/MInfra e da Infra S/A, que resultou na necessidade de aperfeiçoamentos gerais no modelo. Registre-se que até a data de emissão desta nota técnica, o Plenário do TCU não havia deliberado sobre o caso.

Nesse contexto, o desenvolvimento da presente nota técnica terá duas frentes: (i) avaliação das alterações apresentadas nas minutas; e (ii) considerações sobre as recomendações, determinações e itens de monitoramento propostos pela área técnica do TCU ao plenário da corte de contas para fins de deliberação.

Quanto às alterações nas minutas, considerando o acervo de quatro notas técnicas de motivação das alterações das minutas de edital, de contrato e correspondentes anexos ao longo do processo, a presente manifestação – REV2 - terá como linha de base de avaliação das minutas realizadas a versão encaminhada para análise do TCU, REV 1.1, de agosto de 2022, cujas minutas principais constam em SEI nº 5928728. Com relação às propostas de recomendações, determinações e itens de monitoramento, haverá uma seção específica para tanto.

4. ALTERAÇÕES REALIZADAS NAS MINUTAS

4.1. MINUTA DE EDITAL

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

Alterações de valores (em R\$) decorrentes de alterações no EVTEA (REV2)

- Ajuste do item 4.28, que trata dos valores de garantia de proposta;
- Ajuste do item 6.2.3, que trata dos valores do pagamento à atual arrendatária pela compra dos equipamentos não reversíveis listados no Anexo 8 da minuta do Contrato de Concessão;
- Ajuste no item 6.2.6, que trata dos valores de subscrição do capital social;
- Ajuste no item 7.1 “iii” “a”, que trata dos valores do depósito inicial a ser realizado na “conta vinculada”.

Conta vinculada

- Ajuste no item 7.1 “iii”, de modo a atender as determinações propostas pela área técnica do TCU de acrescentar a expressão “recursos públicos” aos recursos disponibilizados na “conta vinculada”, questão a ser detalhada mais adiante neste documento.

4.2. MINUTA DE CONTRATO

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

Atendimento não discriminatório

- Ajuste da Subcláusula 14.2.7, que trata da necessidade de atendimento não discriminatório a terceiros interessados nos serviços de movimentações de cargas pelo Porto Organizado. A norma citada no referido dispositivo foi alterada, tendo em vista a publicação da Resolução ANTAQ nº 75, de 2 de junho de 2022, que substituiu a resolução anteriormente citada.

Aquisição e garantia da posse de todos os imóveis no interior da Área da Concessão

- Ajuste da Subcláusula 10.7, pela inserção de itens de detalhamento dessa subcláusula, no intuito de (i) dar maior precisão conceitual e clareza à obrigação da Concessionária – aquisição e garantia da posse de todos os imóveis no interior da Área da Concessão, (ii) detalhar as possibilidades de cumprimento da obrigação – vias judiciais ou extrajudiciais, (iii) prever a possibilidade de compartilhamento de risco caso o valor da obrigação da Concessionária não coincida com o valor de referência definido na Seção C – Engenharia, de R\$ 318.793.939,57 (trezentos e dezoito milhões, setecentos e noventa e três mil, novecentos e trinta e nove reais e cinquenta e sete centavos) – cujos racionais para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contrato encontram-se nas Subcláusulas 19.1.44 e 19.2.20, além de outros comando referentes ao tema.
- Inclusão da Subcláusulas 19.1.44 e 19.2.19, com vistas a definir o compartilhamento de riscos entre Poder Concedente e Concessionária em caso de o valor para desapropriação e desocupações no interior da Área da Concessão desembolsado pela Concessionária for maior ou menor do que o valor de referência definido na Seção C – Engenharia, respeitados os termos e condições da Cláusula 24.

Conta Vinculada

- Ajuste na Cláusula 11, de modo a atender as determinações propostas pela área técnica do TCU de acrescentar a expressão “recursos públicos” aos recursos disponibilizados na “conta vinculada”, questão a ser detalhada mais adiante neste documento.
- Inclusão da Subcláusula 19.2.25, em função das discussões acerca da operacionalização da conta vinculada. Nesse sentido, entendeu-se prudente a inserção, de ofício, de especificação na matriz de risco acerca das questões tributárias atinentes aos rendimentos dos investimentos. Dessa forma, a referida Subcláusula especifica a alocação de risco correspondente, recaindo sobre o Poder Concedente o risco de alterações de legislação específica ou a superveniência de jurisprudência vinculante sobre a interpretação acerca dos impostos que incidem sobre os rendimentos e/ou movimentações dos recursos depositados na conta vinculada.

Material rochoso na dragagem de implantação

- Inclusão da Subcláusula 14.4.3, com a finalidade de inserir obrigações de ordem técnica à Concessionária caso seja encontrado durante a realização dos serviços de dragagem de implantação previstos no Anexo 1 material rochoso, por um lado, e de prever compartilhamento de riscos com o Poder Concedente no que se refere aos custos dessa intervenção nos termos da Subcláusula 19.2.26, por outro.
- Inclusão da Subcláusula 19.2.26, com vistas a definir o compartilhamento de riscos entre Poder Concedente e Concessionária em caso de eventual remoção de material rochoso que impeça a plena realização da dragagem de implementação.

Deveres da Concessionária

- Ajuste na Subcláusula 14.8.2, com a supressão da expressão “as condições mínimas de eficiência para a operação no Porto Organizado”, em atenção à 3ª diligência feita pela área técnica do TCU.
- Ajuste na Subcláusula 14.9, referente ao valor do capital social, alterado em função da atualização dos valores do modelo econômico-financeiro – Seção E - Financeiro.
- Ajuste na Subcláusula 14.13, referente à garantia de execução contratual, alterada em função da atualização dos valores do modelo econômico-financeiro – Seção E – Financeiro.

Risco cambial

- Ajuste na Subcláusula 19.1.30, trazendo a seguinte exceção à alocação de risco cambial à Concessionária “exceto nas situações expressamente previstas no Contrato de Concessão”.

Passivos Ambientais

- Ajuste na Subcláusula 19.2.7 e inclusão da Subcláusula 19.2.7.1, com o intento de explicitar que os riscos alocados ao Poder Concedente para passivos ambientais não conhecidos e identificados pelo Concessionário

não abarque desconformidades à legislação ambiental cometida pela própria Concessionária. Já a subcláusula inclusa reforça que a responsabilidade sobre o passivo ambiental gerado recai sobre quem lhe deu causa. O ajuste é motivado por apontamento da área técnica do TCU em sua 4ª diligência.

Volume de assoreamento do Rio Itajaí-Açu

· Ajuste na Subcláusula 19.3, com a finalidade de trazer maior precisão conceitual, a partir de aperfeiçoamento da redação do Anexo 1 que passou a prever a Faixa dos Valores de Referência (FVR) para os volumes de assoreamento do Rio Itajaí-Açu;

Medidas para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contrato

· Inclusão da Subcláusula 24.3.1, que prevê o uso de recursos da conta vinculada como uma das opções para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contrato. A inclusão foi realizada no intuito de manter coerência com as disposições constantes na Cláusula 11, que trata das finalidades e procedimentos relativos à Conta Vinculada.

· Ajuste na Subcláusula 24.3.6, que passa a prever a alteração nas metas de nível de serviço ou de investimentos obrigatórios mínimos previstos no Anexo 1 como opção de reequilíbrio ao invés de investimentos não previstos no PBI original.

Bens reversíveis

· Alteração na Subcláusula 33.10, no intuito de compatibilizar seu conteúdo com o disposto no § 1º do art. 30 da Resolução ANTAQ nº 43-2021, segundo o qual qualquer operação financeira ou contábil em relação aos bens reversíveis dependerá de comunicação à ANTAQ.

Rescisão por iniciativa da Concessionária

· Ajuste da Subcláusula 32.26, que trata da hipótese de rescisão por iniciativa da Concessionária no caso de descumprimento de normas pelo Poder Concedente. Foi incluída a possibilidade de que esse tipo de rescisão seja realizada não apenas por ação arbitral, conforme constava originalmente no texto do dispositivo, mas também por ação judicial.

Regulação Tarifária

· Revisão do Anexo 3 do Contrato, para ajuste de aspectos relativos à regulação tarifária, decorrentes, sobretudo, da Deliberação ANTAQ nº 151, de 29 de novembro de 2022, cujos termos são os seguintes:

“O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, no uso da competência que lhe é conferida pelo inciso IV do art. 20 do Regimento Interno, considerando o que consta do Processo nº 50300.020893/2021-36 ad referendum da Diretoria Colegiada, resolve:

Art. 1º Encaminhar os presentes autos ao Ministério da Infraestrutura – MINFRA com vistas à atualização dos estudos e documentos técnicos e jurídicos da concessão do Porto Organizado de Itajaí, considerando os termos contidos nesta decisão, mais especificamente:

I – Incorporação do Índice de Reajuste de Contrato (IRC), na forma de “Parâmetro da Concessão”, com aplicação anual e previsão de ser revisado quinquenalmente, conforme fórmula apresentada na Nota Técnica nº 4/2022/COPAQ 1 – INFRASA/SUPAQ-INFRASA, que reflete as variações não gerenciáveis relacionadas aos custos operacionais da exploração do acesso aquaviário do porto organizado, dentre eles, a variação cambial e o preço do combustível marítimo;

II – inclusão do fator TpB/TEU como parâmetro da concessão;

III – adoção do modelo de tarifa teto para a Tabela 1, sem limite de desconto, cuja política ficará a cargo do concessionário, cabendo à ANTAQ coibir eventuais abusos;

IV – Exclusão do “desconto ecológico”, incorporando o aspecto ambiental no fator Q a ser aplicado nos reajustes tarifários, via regulação por incentivos; e

V – Atualização do Inventário de Bens da Autoridade Portuária de Itajaí, conforme Planilha SEI 1695117.

Art. 2º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Importante sublinhar que as alterações realizadas na minuta do Anexo 3 foram amplamente debatidas no bojo da Nota Técnica Nº 4/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA.

Assim, do ponto de vista de contrato, as principais alterações recaíram sobre a incorporação do fator TpB/TEU como um parâmetro da concessão, bem como do Índice de Reajustamento Contratual (IRC), conforme consta nos capítulos 21 e 22 do Contrato, a fim de se atender aos requisitos I e II da Deliberação. Adicionalmente, o anexo 3 fora revisado a fim de retirar as referências ao fator TpB/TEU e a incorporação do IRC como um parâmetro da concessão. Ainda, incluiu-se o Apêndice C que trata, justamente, da fórmula inicial do IRC. Com a incorporação do IRC, por conseguinte, houve a alteração da fórmula do Reajuste do Teto Tarifário, que consta no Apêndice B do Anexo 3.

Em atendimento ao item III da Deliberação, fora retirada a previsão de desconto máximo de 20% que constava no Anexo 3, com a exclusão da seguinte cláusula: "2.6.1.2. O desconto máximo a ser aplicado pela Concessionária é de 20% sobre os valores constantes nas tabelas publicadas."

Para atendimento do item IV da deliberação, foram eliminadas as referências ao desconto ecológico ao longo do Anexo 3, bem como procedeu-se com a exclusão do Apêndice C (da minuta anterior), que detalhava os valores e as regras de aplicação do desconto pelo futuro concessionário.

Vale ressaltar que outros aspectos relacionados ao reajustamento, como a discussão acerca dos custos gerenciáveis e não gerenciáveis, aspectos cambiais ligados as despesas e custos de dragagem e a fórmula de reajuste podem ser encontradas na Nota Técnica Nº 4/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA.

Por fim, o Anexo 3 foi revisado em função do recálculo do price-cap da Tabela I, de tal forma que a tabela tarifária que consta no item 4.3 foi atualizada em função do cálculo dos novos valores do price-cap.

Os ajustes do Anexo 3 impactaram em ajustes redacionais nas seguintes Subcláusulas da minuta de contrato: (i) 21.4.3 a 21.4.7; e (ii) 22.1.1.5 a 22.1.1.6.

Plano de Exploração Portuária (PEP)

· Revisão do Anexo 1 do Contrato, com vistas a atender aos apontamentos da área técnica do TCU ao longo de suas diligências, em especial o pedido para que todos os investimentos, necessários à provisão de infraestrutura suficiente para garantir o atingimento dos níveis de serviço, de desempenho e da absorção de demanda previstos no projeto de concessão, sejam qualificados como obrigatórios. Para atender a esse comando, foi alterado o racional do modelo de exploração portuária, que passou a prever a prestação de quatro serviços obrigatórios – terminal de contêineres, acesso rodoviário ao porto, infraestrutura de acesso aquaviário e autoridade portuária. O provimento desses serviços, por sua vez, depende de execução por parte da Concessionária de investimentos mínimos obrigatórios, classificados como: (i) taxativos; e (ii) por metas de dimensionamento. Dessa forma, as metas de nível de serviço foram restritas ao IQS e Indicadores de Desempenho, bem como foram estabelecidas outras obrigações para a Concessionária, a exemplo de estudos locais e demais análises necessárias à implantação de futuro terminal de passageiros destinados ou provenientes de transporte aquaviário no Porto de Itajaí. Aproveitou-se para se realizar alguns aperfeiçoamentos de conceitos e textos. Dentre os aperfeiçoamentos destacam-se a definição da Faixa dos Valores de Referência (FVR) para a questão do compartilhamento de risco de assoreamento do Rio Itajaí-Açu, formada pelos limites máximos e mínimos calculados na Seção C – Engenharia. Outro destaque é o aperfeiçoamento do texto do Indicador de Desempenho ID2, que passa a captar o número de dias em que o tempo de espera de fila por veículo seja superior a 15 (quinze) minutos, em linha com normas técnicas para dimensionamento de terminais da PIANC (Report PIANC nº 135 -2014, p. 76).

Por fim, em relação aos documentos mencionados, foram realizados ajustes gerais nas remissões a dispositivos, numeração e formatação, no intuito de adequar as minutas aos ajustes realizados.

5. PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÕES E DETERMINAÇÕES DA ÁREA TÉCNICA DO TCU

Conta Vinculada

Um dos pontos sobre os quais foram apresentadas determinações e recomendações pela área técnica do TCU trata-se do mecanismo de conta vinculada. Sobre o assunto, foram apresentadas as seguintes propostas de determinações ao MINFRA:

- a) antes de publicar o Edital, explicitar nas Cláusulas 11.1.1, 11.2 e 11.5.1 da minuta do contrato que os valores provenientes das contribuições fixas e variável, disponibilizados na “conta vinculada” são “recursos públicos” da outorga da União, tendo a natureza de garantia passíveis de custear exclusivamente as obrigações do Poder Concedente em face de reequilíbrios econômico-financeiros futuros, de forma a atender os art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, “d” da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021;
- b) antes de publicar o Edital, estabeleça, nas regras do itens 7.1, III, “a” e “b” da minuta do edital, cujas parcelas são, respectivamente, R\$ 327.616.020,56 e a parcela de 9 vezes o bid, a serem depositados na “conta vinculada”, são, na verdade, efetivamente recursos públicos da outorga da União, com natureza de garantia passíveis de custear exclusivamente obrigações do Poder Concedente em face de reequilíbrios econômico-financeiros futuros, de forma a atender os art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, “d” da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021;
- c) antes de publicar o Edital, retire a última parte da redação da Cláusula 11.1.1 qual seja “os recursos nela depositados não integram o patrimônio do Poder Concedente, da ANTAQ ou de qualquer outro órgão ou entidade público”, pois contraria justamente a natureza jurídica de recurso público dos valores depositados na “conta vinculada”, o que contraria os art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, “d” da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021;”

À ANTAQ foram reiteradas as mesmas determinações anteriormente citadas, bem como foi apresentada a seguinte:

- a) em 90 (noventa) dias, apresente plano de ação para regulamentar a natureza, finalidades, requisitos, critérios e limites de utilização da “conta vinculada”, nas concessões de porto organizado, conforme sua esfera de atuação e suas atribuições, nos termos do art. 23, II e V, e 27, XV, da Lei 10.233/2001, art. 6º, §3º, da Lei 12.815/2013 c/c art. 8º, VII, do Decreto 8.033/2013;

Por fim, recomendou-se ao MINFRA que:

- a) antes de publicar o Edital, estabeleça limite para o saldo, visando evitar “empocamento de recursos” desnecessários na “conta vinculada”, ou, alternativamente, preveja rotina de reavaliação periódica do saldo acumulado na conta, a fim de identificação e recolhimento de parte dos recursos ao Tesouro;

Em linhas gerais, a discussão sobre a conta vinculada refere-se à sua natureza jurídica e as consequências dessa caracterização para a utilização dos recursos nela depositados.

Conforme as minutas de edital e contrato inicialmente encaminhadas à Corte de Contas, como condição para a assinatura do contrato de concessão do Porto de Itajaí, a concessionária deve ter celebrado com o banco depositário e o poder concedente contrato de administração de contas, bem como ter realizado depósito inicial e o valor correspondente a 9 (nove) vezes o Valor de Outorga (*bid*) do leilão. Ademais, durante a vigência contratual, a concessionária deverá depositar nessa conta os valores de contribuição fixa e variável, decorrentes do excedente do Valor Presente Líquido – VPL do projeto.

Desse modo, conforme a regra contratual, os recursos depositados na conta vinculada poderão ser utilizados exclusivamente para a finalidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de riscos expressamente alocados ao poder concedente.

Ainda, foi estabelecido que a conta vinculada será movimentada exclusivamente pelo banco depositário, sob ordem do poder concedente e que, caso ainda haja saldo na conta no encerramento do contrato de concessão, o referido recurso será considerado como bem reversível e será revertido ao poder concedente. Por fim, foi estabelecido que os recursos da conta vinculada não integram o patrimônio do poder concedente, da

ANTAQ ou de qualquer outro órgão ou entidade pública.

Tendo isso em vista, a área técnica do TCU expressou preocupação em relação ao dispositivo contratual que estabelece que os recursos da conta vinculada não integram o patrimônio do poder concedente. Nesse sentido, foi argumentado que os recursos da concessão, correspondentes à remuneração da concessionária, de acordo com o equilíbrio econômico-financeiro contratual, não devem incluir os depósitos iniciais mais as contribuições fixa e variável, que se caracterizariam como bens públicos. Assim, segundo a área técnica da Corte de Contas, assumindo-se que os recursos destinados à conta são públicos, não caberia transferir o excedente econômico da atividade delegada à concessionária, porque estar-se-ia permitindo que o privado se apropriasse irregularmente deste excedente, obtendo, com isso, uma rentabilidade superior ao seu custo de oportunidade. Os valores da conta vinculada deveriam, dessa forma, ser caracterizados como pertencentes à União, situação que demandaria uma série de formalidades relacionadas à elaboração, dotação e execução do orçamento público. Portanto, o posicionamento do TCU foi no sentido de que, visando assegurar o cumprimento das normas relativas à destinação de recursos da União, dever-se-ia explicitar no contrato de concessão que os recursos da conta vinculada se tratam, efetivamente, de bens públicos.

Por sua vez, o Minfra se manifestou no sentido de que há plena concordância sobre o fato de que a concessionária não poderá, sob nenhuma hipótese, utilizar a conta vinculada para arcar com obrigações suas ou se apropriar indevidamente dos recursos que seriam destinados ao parceiro público. Justamente por essa razão, consta na Subcláusula 11.4 da minuta de contrato que os recursos depositados na conta vinculada poderão ser utilizados exclusivamente para o reequilíbrio de riscos expressamente alocados ao poder concedente.

Contudo, o Minfra expressou entendimento no sentido de que é importante, para o atendimento da finalidade almejada com a conta vinculada, que os recursos não sejam caracterizados como patrimônio do poder concedente. Isso porque, caso os recursos sejam caracterizados como públicos, dever-se-á observar a legislação específica e atender ao rito próprio do orçamento e das finanças públicas para planejar, orçar e executar receitas e despesas públicas. A adoção desse rito, no entendimento desta área técnica, poderia colocar em risco a forma de utilização prevista em contrato e a própria finalidade da conta vinculada, uma vez que esta visa estabelecer uma reserva de recursos, para garantir liquidez caso ocorram situações determinadas e pré-estabelecidas conforme a matriz de riscos contratual. Com isso, busca-se conferir maior agilidade na recomposição de desequilíbrios econômico-financeiro decorrente de risco alocado ao poder concedente.

Dadas essas considerações, foi proposta a adoção das determinações constantes na instrução preliminar do TCU, sugerindo-se somente a adoção do termo “destinação pública” ao invés de “recursos públicos”, para que seja mantido o rito específico estabelecido na minuta de contrato.

A insistência do Minfra nesse debate sobre os termos a serem empregues para caracterizar a “conta vinculada” nos documentos jurídicos do certame se deve ao papel desse “colchão” de liquidez, em casos de materialização de riscos alocados ao Poder Concedente, para a viabilidade econômico-financeira específica da concessão em análise.

Para essa engrenagem se tornar apta a produzir os resultados esperados nos prazos estipulados em contrato, é indispensável que eventuais materializações de riscos alocados ao Poder Concedente sejam preferencialmente recompostas com recursos financeiros, disponíveis na “conta vinculada”. Isso porque, como já argumentado na Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, o Porto de Itajaí, diferentemente de outros projetos de concessões de portos organizados, como Santos, é mais suscetível a ter sua sustentabilidade econômico-financeira ameaçada por a eventuais riscos que possam ocorrer no horizonte do contrato, conforme exemplos trazidos na referida nota técnica.

Por exemplo, há restrição de capacidade já identificada no decorrer do projeto, que poderá demandar novos investimentos em infraestrutura, os quais poderão a ser objeto de reequilíbrio pelo poder concedente. Ademais, sabe-se que há um histórico de eventos climáticos não seguráveis (nos termos da subcláusula 1.1.1.32 da minuta de contrato) com o potencial de causar danos nas estruturas do Porto de Itajaí. Nesse caso, a manutenção da concessão poderá ser assegurada em razão da disponibilidade de recursos robustos na conta vinculada.

Em outras palavras, contar preferencialmente com a utilização dos recursos financeiros da “conta vinculada” como forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato representa um dos alicerces da modelagem para lidar com a pronta superação da materialização de riscos alocados ao Poder Concedente, em especial os específicos da dinâmica portuária e das características técnico-operacionais identificadas no

Porto de Itajaí.

Isso posto, conforme observado pela área técnica do TCU, deve-se trazer à tona que o uso de ferramentas contratuais para mitigar riscos de desequilíbrios econômico-financeiros futuros, como a “conta vinculada” proposta, já se encontram disciplinados, em normas ou contratos, e testados no ambiente de concessões de ativos de infraestrutura.

Uma das vertentes nesse sentido é a constituição de mecanismos de garantia nos contratos de delegação de serviços públicos, disciplinado pelo art. 8º da Lei nº 11.079/2004 – Lei das Parcerias Público-Privadas (PPP), que se caracteriza como uma exceção ao princípio orçamentário de “não afetação das receitas” e, por conta disso, deve seguir as formalidades legais exigidas para elaboração, dotação e execução do orçamento da União e da submissão à regência da legislação de responsabilidade fiscal. Na visão da área técnica do TCU, os recursos da “conta vinculada” da modelagem de Itajaí devem qualificados como um mecanismo de garantia de contratos nos moldes da Lei de PPPs e, dessa forma, serem explicitamente classificados como “recursos públicos”.

Outra vertente, é o modelo utilizado na 4ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), em que foi instituído um conjunto de contas vinculadas para a disponibilizar recursos financeiros suficientes para obrigações contratuais específicas e materialização de riscos alocados ao Poder Concedente, o que inclui a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Registre-se que modelo de contas da 4ª etapa do PROCROFE referente ao empreendimento desestatização das rodovias federais BR153/TO/GO e BR-080/414/GO, avaliado e deliberado pelo TCU por intermédio do Acórdão TCU nº 4.036/2020-Plenário, serviu de referência para a proposta da “conta vinculada” utilizada para a desestatização do Porto de Itajaí. Ressalte-se que na avaliação do TCU que resultou no Acórdão TCU nº 4.036/2020-Plenário não houve qualquer debate, recomendação ou determinação referente a qualificar os recursos das contas como “recursos públicos”, em especial a “conta de ajuste” – que equivale à “conta vinculada” em Itajaí.

Diante desse quadro, causa preocupação o entendimento de se classificar os recursos da “conta vinculada” como “recursos públicos”, que devam seguir a “liturgia” exigida pelo direito financeiro para planejar, prever, orçar e executar receitas e despesas públicas, como apontado pela área técnica do TCU. Seguir a formalidade de orçamento público para o uso de recursos da “conta vinculada” retira dessa ferramenta contratual sua característica-chave de permitir a disponibilidade ágil de recursos financeiros e flexibilidade no uso para a implementação de soluções aos riscos materializados.

Considerando os exemplos de concessões de ativos de infraestrutura trazidos na Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA que possuem ferramentas contratuais similares às “contas vinculada”, isto é, para ser empregue na recomposição de equilíbrio econômico-financeiro de contrato, não parece razoável que, no caso específico da concessão do Porto de Itajaí, haja o risco de o uso dos recursos financeiros da “conta vinculada” ser subordinado aos ritos das normas de finanças públicas.

Ao se levar a discussão dos termos e condições do mecanismo de “conta vinculada” de concessões de portos organizados para a regulamentação da agência reguladora setorial, como sugere a área técnica do TCU, é possível aprofundar o debate. Como discutido acima, há, pelo menos, duas abordagens já disciplinadas e testadas referentes ao uso de ferramentas contratuais para mitigar riscos de desequilíbrios econômico-financeiros futuros: mecanismos de garantias contratuais de PPPs e mecanismos de contas da 4ª etapa do PROCROFE. Em que pesem os argumentos da área técnica do TCU para defender o enquadramento da “conta vinculada” de Itajaí nos mecanismos de garantias contratuais de PPPs, o Minfra entende que há outros entendimentos possíveis, sem necessariamente ferir a legislação vigente.

Além disso, o tema deverá ser regulamentado pela Antaq, como a própria área do TCU determinou, momento em que se pode ter uma discussão mais aprofundada e com a participação da sociedade para se chegar a um bom termo quanto aos seguintes aspectos da “conta vinculada”: (i) natureza; (ii) finalidades; (iii) requisitos; (iv) critérios; e (v) e limites de utilização. O processo de regulamentação da “conta vinculada” certamente observará não somente a legislação em curso, como destacado pela área técnica do TCU em sua manifestação, mas também a finalidade da ferramenta para concessões de portos organizados.

Com base nessa concepção sobre a natureza dos recursos da conta vinculada, entende-se que o termo mais adequado para caracterizar a conta vinculada para fins da modelagem do empreendimento é “encargos contratuais com destinação pública”, ao invés dos “recursos públicos” que a área técnica do TCU propôs como determinação. Por esse motivo, o Minfra, com subsídio da Infra S/A buscou fazer gestão junto ao ministro relator do caso no TCU para buscar reverter a determinação proposta na deliberação final da corte

de contas.

Diante desse contexto, a proposta de ajustes nos dispositivos contratuais e editalícios são as seguintes:

Alterações na minuta de edital:

7.1 Como condição para assinatura do **Contrato de Concessão**, a **Adjudicatária** deverá: [...]

(iii) depositar, cumulativamente, na Conta Vinculada os seguintes valores, *que constituem encargos contratuais, possuem destinação pública e serão utilizados exclusivamente para custear obrigações do Poder Concedente*:

- a) Depósito inicial no valor de R\$ 327.616.020,56 (trezentos e vinte e sete milhões, seiscentos e dezesseis mil, vinte reais com cinquenta e seis centavos); e
- b) o montante correspondente a 9 (nove) vezes o valor ofertado a título de Valor de Outorga no Leilão, ou seja R\$ 9,00 (nove Reais) para cada R\$ 1,00 (um Real) de Valor de Outorga, considerando o lance vencedor oferecido na etapa de viva-voz, caso aplicável. (inclusões em itálico)

Alterações na minuta de contrato:

11.1.1 Para todos os efeitos legais, as Partes reconhecem que a Conta Vinculada é de titularidade da Concessionária e que os recursos nela depositados:

- (i) *constituem encargos contratuais, têm destinação pública e serão utilizados exclusivamente para custear obrigações do Poder Concedente, nos termos da Subcláusula 11.4;* e
- (ii) não integram o patrimônio do **Poder Concedente**, da **ANTAQ** ou de qualquer outro órgão ou entidade pública. [...]

11.2 Ao longo do prazo de vigência da **Concessão**, a **Concessionária** deverá depositar diretamente na Conta Vinculada o valor da Contribuição Variável e da Contribuição Fixa, *que são recursos da outorga da União com destinação pública*. [...]

11.5.1 Observada a hipótese da Subcláusula 11.5, caso ainda haja saldo na **Conta Vinculada** no encerramento do **Contrato de Concessão**, o referido recurso, *decorrente dos encargos contratuais e que possui destinação pública*, será considerado como **Bem Reversível** e será revertido ao **Poder Concedente**, sem necessidade de pagamento de indenização a qualquer título à **Concessionária**. (inclusões em itálico)

Conforme se verifica do texto citado, serão acatadas as determinações da área técnica no sentido de deixar claro que os recursos depositados na conta vinculada poderão custear exclusivamente obrigações do Poder Concedente em face de reequilíbrios econômico-financeiros futuros, sugerindo-se somente a adoção do termo “*destinação pública*” ao invés de “*recursos públicos*”, com a finalidade de evitar o rito empregado no manejo de contas públicas da União, mantendo-se a aplicação dos procedimentos específicos estabelecidos na minuta de contrato. Nesse sentido, a princípio, não foi realizada a supressão do dispositivo segundo o qual “*os recursos nela depositados não integram o patrimônio do Poder Concedente, da ANTAQ ou de qualquer outro órgão ou entidade público*”.

Nesse sentido, também não foi estabelecido limite para o saldo da conta, visando evitar “empocamento de recursos” desnecessários, tendo em vista, conforme já apontado, as peculiaridades da concessão de Itajaí em relação às demais concessões portuárias em curso, como a do Porto de Santos.

Por fim, destaca-se que o tema deverá ser regulamentado pela Antaq, como a própria área do TCU determinou, momento em que se pode ter uma discussão mais aprofundada e com a participação da sociedade para se chegar a um bom termo quanto aos seguintes aspectos da “conta vinculada”: (i) natureza; (ii) finalidades; (iii) requisitos; (iv) critérios; e (v) e limites de utilização. O processo de regulamentação da “conta vinculada” certamente observará não somente a legislação em curso, como destacado pela área técnica do TCU em sua manifestação, mas também a finalidade da ferramenta para concessões de portos organizados.

Análise concorrencial

No que se refere ao tema análise concorrencial, a área técnica do TCU sugeriu a recomendação ao MInfra de quatro providências com impactos na modelagem do empreendimento e, consequentemente, em seus documentos jurídicos, a saber:

- a) antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de instituir no modelo licitatório mecanismos de incentivos a entrada de novas empresas no mercado; (parágrafo 420)
- b) antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de incluir cláusulas, no contrato de Concessão do Porto Organizado de Itajaí, com ferramentas efetivas de identificação e combate a

condutas anticompetitivas e ao abuso de poder econômico; (parágrafo 442) – recomendação estendida à ANTAQ;

c) antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de ajustar a curva de demanda projetada do modelo, com vistas a aproximar as taxas de crescimento a patamares mais aderentes com a taxa histórica verificada e com a expectativa de crescimento decorrente da melhoria do nível de serviço; (parágrafo 451)

d) promova o monitoramento da oferta de serviços do Mercado Relevante, de forma a antecipar, com a devida antecedência, a necessidade da adoção de políticas públicas de fomento da expansão da capacidade instalada; (parágrafo 453)

No que se refere à avaliação de conveniência e oportunidade de instituir no modelo licitatório mecanismos de incentivos a entrada de novas empresas no mercado cabem alguns esclarecimentos. A política pública conduzida pelo MInfra para outorga de terminais portuários pelo viés concorrencial, desempenhada desde 2015 com sucesso, é a de zelar pela competição em dois momentos: (i) no certame; e (ii) no ambiente concorrencial após a outorga. Na condução dessa política, foram observados exemplos de outorga de terminais a entrantes não esperados em alguns mercados, a despeito de um modelo licitatório que incentive entrantes- ou, sob outro enfoque, crie barreiras a incumbentes. O ingresso do grupo Santos Brasil, reconhecido pela atuação no mercado de contêineres, no mercado de grãos líquidos no Porto de Itaquí evidencia essa possibilidade de entradas com a política em curso pelo MInfra. Como o caso de Itajaí contou com uma análise concorrencial específica, assegurando que o no ambiente concorrencial pós-outorga não há indícios de preocupações concorrenciais, entende-se que a recomendação realizada não se coaduna com a finalidade de política pública.

Com relação à sugestão de inclusão de clausulado contratual identificação e combate a condutas anticompetitivas e ao abuso de poder econômico, a área técnica do TCU entende que a baixa rivalidade no mercado à montante, de armadores, induz a um mercado à jusante, de terminais portuários, com menos opções de oferta, indicando ambiente concorrencial não saudável^[1]. Acrescenta que a postura dos armadores em *Vessel Sharing Agreement* (VSAs) acende um sinal de alerta para as agências reguladoras e órgãos antitruste e que há riscos de abuso em relação aos usuários detentores de carga no mercado relevante, devido à concentração de mercado em torno de integrantes de uma mesma aliança entre armadores, haja vista os casos de condenação e investigação de condutas anticoncorrenciais conhecidas como Terminal Handling Charge 2 (THC2) nos terminais portuários de Itajaí e Navegantes. Por fim, critica que na Seção B1 – Análise Concorrencial do EVTEA não foi realizada análise da evolução dos preços e tarifas dos serviços básicos prestados pelos terminais. Tais argumentos mostram-se centrais para a área técnica do TCU discordar do posicionamento da Infra S/A e considerar que não há rivalidade efetiva no mercado relevante.

Em nosso entendimento, em que pese o reconhecimento da alta coordenação do mercado à montante, materializada em VSAs, e do arrefecimento da rivalidade entre os atuantes desse mercado por conta dos referidos acordos, a associação entre baixa rivalidade à montante e competição não saudável à jusante não procede. Eventual redução da concorrência por conta dos VSAs tem como contrapartida o aumento da eficiência na operação dos armadores individualmente, com recorrentes avaliações feitas pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) de ganhos líquidos positivos em casos concretos, via regra da razão, apesar do efeito de redução do número de portos ou terminais portuários escalados. O exemplo de escolha de terminais menos eficientes por VSAs, via cláusula de preferência, pode ser uma infração concorrencial em mercado verticalizados, e não uma evidência de baixa rivalidade no mercado à montante, configurando-se, portanto, como problemas distintos.

Sobre os casos de condutas anticompetitivas de THC2 – ou fatos geradores similares, em prejuízo dos clientes embarcadores, cabe colocar que tais condutas independem se o terminal portuário é verticalizado a armador ou não. Por óbvio, no mercado de Itajaí e São Francisco do Sul, os terminais são verticalizados pois os três ativos da região o são. Tais condutas representam uma preocupação concorrencial do mercado de terminais portuários como um todo, pois no caso específico, o terminal possui um “monopólio virtual” da carga do embarcador, de acordo com argumento desenvolvido pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Economia (Seae/ME)^[2], de modo que ele sempre terá posição dominante, independentemente de sua participação de mercado no mercado relevante. Em decorrência, observam-se várias condenações de grupos econômicos verticalizados ou não, haja vista que o quesito verticalização não tem nexo causal com a ocorrência da conduta.

Por fim, com relação à crítica de que a análise da Infra S/A não realizou análise de preços e tarifas dos

serviços básicos prestados pelos terminais, cabe pontuar que nos benchmarkings de análises clássicas de atos de concentração envolvendo o mercado de terminais portuários feitas pelo Cade, o órgão antitruste tampouco realiza esse tipo de abordagem para alcançar suas conclusões. Diante do exposto, entende-se que a contra argumentação da área técnica do TCU de que não há rivalidade efetiva no mercado exposta na manifestação SeinfraPortoFerrovia/TCU não traz argumentos robustos para alterar o entendimento do poder concedente de que o mercado relevante tem ambiente concorrencial saudável. Não sendo detectado um problema concreto, o desenho de ferramentas específicas em contrato torna-se inefetivo.

Além do mais, como argumentado na manifestação dos gestores tanto do MInfra como da ANTAQ, a regulação setorial e atividade da autoridade antitruste nacional possui meios suficientes de intervir no mercado em caso de danos concorrenciais concretos, não sendo recomendável intervenções *ex ante* ou, nesse caso concreto, medidas adicionais via contrato que tornem a regulação mais complexa e que pouco ou nada agregariam à regulação estabelecida.

Quanto à recomendação que trata da a conveniência e oportunidade para se ajustar a curva de demanda projetada do modelo, com vistas a aproximar as taxas de crescimento a patamares mais aderentes com a taxa histórica verificada e com a expectativa de crescimento decorrente da melhoria do nível de serviço, os esclarecimentos desse aspecto serão realizados na nota técnica que trata das atualizações dos estudos do empreendimento.

Por fim, a recomendação para se realizar o monitoramento da oferta de serviços do mercado relevante, de forma a antecipar, com a devida antecedência, a necessidade da adoção de políticas públicas de fomento da expansão da capacidade instalada, por um lado, representa exercício da regulação setorial, a cargo da ANTAQ, por outro, exercício do planejamento portuário, feito pelo poder concedente em parceria com a autoridade portuária local. Trata-se de atividades ordinárias de ambos os atores, que possui a contribuição do mercado sinalizando se há necessidade de mais capacidade. Nesse ambiente, entende-se que a recomendação é meritória, mas se encontra incorporada ao funcionamento do sistema.

Dragagem à montante

A manifestação final da SeinfraPortoFerrovia/TCU, de 25/11/2022, trouxe a proposta de determinação ao MInfra de retirada da obrigação de dragagem de aprofundamento à montante, conforme exposto abaixo:

“d) antes da assinatura do Contrato de Concessão, seja retirada das obrigações mínimas de investimentos a dragagem de aprofundamento para 9m (DHN) do canal a montante do Porto Organizado de Itajaí, fora da área da concessão, no trecho compreendido entre os terminais Braskarne e Teporti, em obediência ao art. 37, caput, da CF/1988 e aos art. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013; (parágrafo 681)”

Como forma de atendimento à sugestão da determinação em tela da área técnica do TCU, fora retirada a obrigação de investimento relacionada a dragagem à montante ao canal de acesso ao Complexo Portuário, com a exclusão do item 4.2 da tabela 89 do Anexo 1 – Plano de Exploração Portuária, que tinha a seguinte redação:

Item	Objeto	Detalhamento	Finalidade	Prazo
4.2	Dragagem de implantação do canal a montante do Porto Organizado, fora da área da concessão, compreendendo trecho entre os terminais BRASKARNE e TEPORTI, para 9m (DHN),	Dragagem de implantação contempla o aprofundamento do canal a montante do Porto Organizado, fora da área da concessão, para a profundidade de projeto de – 9m (referenciado ao Nível de Redução da Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN), compreendendo trecho entre os terminais BRASKARNE e TEPORTI.	Permitir a condição inicial para a navegação com embarcações de até 160m de LOA e 24m de Boca nos TUPs à montante do porto organizado de Itajaí	Do 1º ao 3º ano

Dessa forma, a presente versão do estudo acatou a proposta de determinação do TCU, tendo em vista que o investimento fora retirado, também, do CAPEX do projeto.

Condição para execução de investimentos fora da área da concessão

A área técnica do TCU fez a seguinte proposta de recomendação ao MInfra e à Antaq:

“g) a previsão e autorização de investimentos fora da área da concessão somente seja procedida quando acompanhada de profunda evidenciação da sua relação direta e indissociável com objeto contratual, assim como de contrapartida com ganhos operacionais, em termos de aumento de resultado (aumento de receitas ou diminuição de custo ou despesas), ganho de eficiência, sinergias com as atividades principais, ou acessórias, da concessionária na exploração da concessão. (parágrafo 712)”

Uma vez que a preocupação da SeinfraPortoFerrovia/TCU mostra-se meritória, no entendimento da Infra S/A, buscou-se endereçar em preocupação em tela com os seguintes dispositivos no Anexo 1 do contrato – Plano de Exploração Portuária (PEP):

“20. Ao longo do Prazo da Concessão, investimentos não previstos originalmente no Contrato de Concessão localizados fora da Área da Concessão somente poderão ser autorizados pelo Poder Concedente mediante profunda evidenciação da relação direta e indissociável entre os investimentos propostos e o objeto contratual, tendo por referência pelo menos um dos seguintes quesitos:

a) ganhos técnico-operacionais, que permitam aumento de receita ou redução de custos ou de despesas;

b) sinergias com as atividades prestadas pela Concessionária; ou

c) aperfeiçoamento da relação porto-cidade, que permitam gerar externalidades positivas na comunidade portuária e sociedade do entorno.

21. Eventual autorização de investimentos nos termos do parágrafo anterior poderão ser implementadas mediante Revisão Extraordinária, prevista na Cláusula 24 do Contrato de Concessão.”

Dessa forma, considera-se que a proposta de recomendação encontra-se atendida.

Justificativa de investimentos fora da área de concessão

Na manifestação final da SeinfraPortoFerrovia/TCU, de 25/11/2022, MInfra e ANTAQ foram objeto da seguinte proposta de determinação:

“para que somente autorizem a execução de investimentos fora da área da concessão quando houver normatização específica regendo o tema, em especial sobre a fonte para arcar com a manutenção dos novos investimentos, o modo como se dará a transferência de titularidade do ativo; e a responsabilidade por executar, fiscalizar e manter as obras, em obediência ao arts. 37, caput, e 59 da CF/1988 e aos arts. 3º, incisos II e III, e 17, inciso VI, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013. (parágrafo 711)”

É oportuno pontuar que, na atual versão do EVTEA e seus documentos jurídicos, não há qualquer investimento previsto em contrato a ser realizado fora da área de concessão, uma vez que a dragagem à montante foi retirada do escopo dos investimentos obrigatórios da concessão.

Nesse contexto, a realização de investimentos fora da área da concessão passa a ser uma possibilidade, que tem por condição os itens 20 e 21 do PEP, que foram transcritos acima. De acordo com a transcrição acima, a autorização desses investimentos demanda processo de revisão extraordinária do contrato, que deve seguir regulamentação da Antaq. Tal regulamentação, por sua vez, deve abarcar a elaboração de norma específica do tema “*investimentos fora da área da concessão*”, assunto recente no setor. De modo a contribuir para o cumprimento da proposta de determinação em tela, esta Infra S/A sugere que o MInfra requeira à agência reguladora à inclusão com prioridade do tema “*investimentos fora da área da concessão*” na agenda regulatória da ANTAQ.

Proposta apoiada

Quanto à proposta apoiada, a área técnica do TCU sugeriu a seguinte determinação à Antaq:

“e) somente autorize eventual proposta apoiada quando houver norma disciplinando o tema, em especial sobre como se dará: a ação coordenada da contratada com as demais partes interessadas na exploração do objeto da concessão; o poder de influência desses atores e como isso será formalizado e observado; e o nível adequado de transparência das informações da concessionária perante as demais partes interessadas, a fim de dar legitimidade ao processo de consulta aos usuários, evitando principalmente a assimetria de informação entre a concessionária e os outros atores envolvidos, em obediência ao art. 37, caput, da CF/1988; ao art. 27, inciso IV, da Lei 10.233/2001; ao art. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013; ao art. 6º do Decreto 8.033/2013 e o item 9.2.1 do Acórdão 2.462/2018-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas;

(parágrafo 222)”

Nesse ponto, importa notar que a própria minuta de Contrato de Concessão traz a previsão de possibilidade de regulamentação, pela ANTAQ, da disciplina acerca da apresentação e aprovação da Proposta Apoiada. Veja-se a seguinte cláusula:

“23.8. A ANTAQ poderá regulamentar regras e procedimentos que disciplinem a formulação e a aprovação da Proposta Apoiada.”

Portanto, o contrato cumpre sua função no sentido de possibilitar que a regulação *a posteriori* dite regras e procedimentos sobre a formulação e aprovação da Proposta Apoiada, de tal sorte que os aspectos trazidos a baila pelo TCU podem ser tratados no âmbito da regulação da ANTAQ, sem prejuízo das demais cláusulas do contrato, uma vez que a própria minuta já traz a possibilidade de regulamentação futura.

6. CONCLUSÃO

Ante ao exposto, seguem as versões revisadas das minutas de edital, de contrato e correspondentes anexos de REV2 (SEI nº 6639577 e nº 6639581), com as motivações expostas neste documento, relativas à desestatização do Porto Organizado de Itajaí.

CONRADO DA SILVEIRA FREZZA

Coordenador Substituto da COPAQ1/SUPAQ/DIPLAN-INFRASA

GUILHERME TASCA MORES

Assessor Técnico da COPAQ1/SUPAQ/DIPLAN-INFRASA

De acordo.

FERNANDO CORREA DOS SANTOS

Superintendente da SUPAQ/DIPLAN-INFRASA

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

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



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO CORRÊA DOS SANTOS**, Superintendente de Projetos Portuários e Aquaviários, em 19/12/2022, às 17:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **CONRADO DA SILVEIRA FREZZA**, Assessor Técnico II, em 19/12/2022, às 17:39, 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 **Guilherme Mores**, Assessor Técnico II, em 19/12/2022, às 17:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),
informando o código verificador **6621860** e o código CRC **93D6E595**.



Referência: Processo nº 50840.101715/2021-06



SEI nº 6621860

ST SAUS Quadra 1 lotes 3 a 5 e Ed. Parque Cidade Corporate, torre C, 7 e 8 andares, - Bairro Asa Sul
Brasília/DF, CEP 70.308-200
Telefone:

INFRA S.A.
ASSEMBLEIA GERAL
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
DIRETORIA EXECUTIVA
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
SUPERINTENDÊNCIA DE PROJETOS PORTUÁRIOS E AQUAVIÁRIOS
COORDENAÇÃO DE PROJETOS PORTUÁRIOS E AQUAVIÁRIOS I

NOTA TÉCNICA Nº 8/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA

Brasília, 16 de dezembro de 2022.

PROCESSO Nº 50840.101715/2021-06

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

1. ASSUNTO

Alterações do Estudo de Viabilidade Técnica Econômico-Financeiro e Ambiental (EVTEA) relativo à concessão do Porto Organizado de Itajaí, decorrentes do processo de fiscalização da desestatização do referido porto por parte do Tribunal de Contas da União (TCU), nos termos da Instrução Normativa TCU nº 81/2018, bem como de deliberações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) ao longo do processo em curso no referido tribunal, doravante denominada Revisão 2 (REV2).

2. REFERÊNCIAS

- Processo TC 039.017/2021-4, no âmbito do Tribunal de Contas da União;
- Processo nº 50300.020893/2021-36, no âmbito da ANTAQ;
- Manifestações técnicas do presente processo (nº 50840.101715/2021-06).

3. CONTEXTUALIZAÇÃO

As versões do EVTEA referentes à concessão do Porto Organizado de Itajaí a que se referem a presente manifestação representam a terceira versão desses documentos no âmbito do presente processo, a saber:

- a) Versão original do estudo, a ser submetidas ao processo de consulta e audiência públicas (SEI nº 4649866, nº 4649944, nº 4650855 e nº 4650917), justificada pela NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (SEI nº 4543700), de 28/09/2021;
- b) Revisão 1 (REV1) do estudo após o processo de consulta e audiência públicas, bem como contemplando as manifestações do Grupo de Trabalho GT-ODSE-001-21-DG da ANTAQ, no âmbito da agência reguladora, que teve por finalidade, acompanhar desestatizações portuárias (SEI nº 5829498), motivada pela NOTA TÉCNICA Nº 17/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 08/07/2022 (SEI nº 5730943); e
- c) REV2 do EVTEA – versão em análise (SEI nº 6639564), considerando a manifestação final da SeinfraPortoFerrovia/TCU, de 25/11/2022 (SEI nº 6639583).

4. ALTERAÇÕES REALIZADAS NAS SEÇÕES DO EVTEA

Primeiramente compete informar que não foram realizadas alterações nas seções A – Apresentação e B1 – Análise concorrencial do EVTEA. Para as demais seções, os relatos serão feitos a seguir.

Seção B – Estudo de Mercado

Os principais pontos revisados pós TCU, referente ao Estudo de Mercado, diz respeito ao recálculo da tarifa da Tabela I, em função, basicamente, das alterações relacionadas aos custos operacionais de dragagem e do CAPEX de dragagem. Ainda, fora realizado um ajuste na equipe de operação do VTS, em atendimento à determinação do TCU.

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

“d) antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de ajustar a curva de demanda projetada do modelo, com vistas a aproximar as taxas de crescimento a patamares mais aderentes com a taxa histórica verificada e com a expectativa de crescimento decorrente da melhoria do nível de serviço; (parágrafo 451)”

Nesse sentido, cumpre observar que, conforme narrado na Nota Técnica nº 17/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, o Porto de Itajaí vem perdendo, ao longo de 2021, uma série de linhas de navegação, tanto de longo curso quanto de cabotagem. Isso decorre do final do processo de arrendamento e da delegação, de tal forma com que o impacto da saída do atual operador verticalizado vem trazendo uma reorganização das linhas.

Comparando-se os dados de linhas marítimas em abril de 2022 e setembro do mesmo ano, verifica-se que o cenário de redução do número de linhas continua inalterado:

LINHAS MARÍTIMAS

APM TERMINALS		PORTONAVE	
ÁSIA	Busan	MEDITERRÂNEO E EUROPA	ANTWERP
	HONG KONG		BARCELONA
	NINGBO		BREMENHAVEN
	QINGDAO		GENOA
	SINGAPORE		GUANGZHOU
	SHANGHAI		HAMBURG
MEDITERRÂNEO E NORTE DA EUROPA	SHANGHAI		LE HAVRE
	SHANGHAI		LIVORNO
	SHANGHAI		LONDON GATEWAY
	SHANGHAI		MARSAULOK
	SHANGHAI		ROTTERDAM
CARIBE E GOLFO	SHANGHAI		SINAI
	SHANGHAI		VALENCIA
	SHANGHAI		
	SHANGHAI		
	SHANGHAI		
ÁFRICA	SHANGHAI	ÁSIA	Busan
	SHANGHAI		HONG KONG
	SHANGHAI		NINGBO
	SHANGHAI		PORT ELIZABETH
	SHANGHAI		PORT KILANG
AMÉRICA DO SUL	SHANGHAI		QINGDAO
	SHANGHAI		SINGAPORE
	SHANGHAI		SHANGHAI
	SHANGHAI		SHANGHAI
	SHANGHAI		SHANGHAI
CABOTAGEM	SHANGHAI	AMÉRICAS	ALTAMIRA
	SHANGHAI		BALTIMORE
	SHANGHAI		CARTAGENA
	SHANGHAI		CAUCEDO
	SHANGHAI		CHARLESTON
EXTRAS	SHANGHAI		CRISTOBAL
	SHANGHAI		HOUSTON
	SHANGHAI		NEW ORLEANS
	SHANGHAI		NEW YORK
	SHANGHAI		NORFOLK
TOTAL		TOTAL	
18		46	
TOTAL GERAL		64	

Relatório Estatístico Abril 2022

3

LINHAS MARÍTIMAS

APM TERMINALS		PORTONAVE	
ÁSIA	Busan	MEDITERRÂNEO E EUROPA	ANTWERP
	HONG KONG		BARCELONA
	NINGBO		BREMENHAVEN
	QINGDAO		GENOA
	SINGAPORE		GUANGZHOU
	SHANGHAI		HAMBURG
MEDITERRÂNEO E NORTE DA EUROPA	SHANGHAI		LE HAVRE
	SHANGHAI		LIVORNO
	SHANGHAI		LONDON GATEWAY
	SHANGHAI		MARSAULOK
	SHANGHAI		ROTTERDAM
CARIBE E GOLFO	SHANGHAI		SINAI
	SHANGHAI		VALENCIA
	SHANGHAI		
	SHANGHAI		
	SHANGHAI		
ÁFRICA	SHANGHAI	ÁSIA	Busan
	SHANGHAI		HONG KONG
	SHANGHAI		NINGBO
	SHANGHAI		PORT ELIZABETH
	SHANGHAI		PORT KILANG
AMÉRICA DO SUL	SHANGHAI		QINGDAO
	SHANGHAI		SINGAPORE
	SHANGHAI		SHANGHAI
	SHANGHAI		SHANGHAI
	SHANGHAI		SHANGHAI
CABOTAGEM	SHANGHAI	AMÉRICAS	ALTAMIRA
	SHANGHAI		BALTIMORE
	SHANGHAI		CARTAGENA
	SHANGHAI		CAUCEDO
	SHANGHAI		CHARLESTON
EXTRAS	SHANGHAI		CRISTOBAL
	SHANGHAI		HOUSTON
	SHANGHAI		NEW ORLEANS
	SHANGHAI		NEW YORK
	SHANGHAI		NORFOLK
TOTAL		TOTAL	
18		57	
TOTAL GERAL		75	

Relatório Estatístico Setembro 2022

3

Assim, em nossa visão, existe uma manutenção na perda de linhas, de tal forma com que o cenário continua sendo desafiador do ponto de vista da demanda. Dessa forma, considera-se oportuna a manutenção do *ramp-up* da microdemanda considerada na rev1 do estudo.

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

No que diz respeito à melhora do nível de serviço, importa notar que esse aspecto impacta na capacidade de captura da macrodemanda pelo Complexo Portuário, e, nesse caso, especificamente pelo Porto de Itajaí. Dessa forma, a variável “nível de serviço”, trazido, sobretudo, pelo aumento das capacidades estáticas e dinâmicas é traduzido em aumento da captura da macrodemanda pelo Porto de Itajaí. Esse aspecto fica evidente na tabela 16 da Seção B do estudo, que demonstra o aumento do tamanho do marketshare alocado ao Porto de Itajaí, aumentando o percentual de captura da macrodemanda do Complexo. Assim, em nossa visão, a melhora do nível de serviço já se encontra contemplada na microdemanda para o Porto de Itajaí através do aumento das taxas de captura da macrodemanda.

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

Seção C – Engenharia

Os principais pontos revisados pós TCU, referente a Engenharia, serão detalhados a seguir.

O custo unitário da dragagem de aprofundamento, que era de R\$14,36/m³, aumentou para R\$15,17/m³. Esse aumento decorre da diminuição da velocidade de navegação (de 8 nós para 7nós) para adequar a modelagem às Normas de Permanência Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Santa Catarina – NPCP/CPSC (1ª revisão, 2022) e demais parâmetros de segurança à navegação vigentes no porto.

Considerando a obrigação contratual de analisar a viabilidade da implantação de um novo terminal de passageiros, foi estimado um valor de R\$ 565.192,46 para que o concessionário realize os estudos locais e demais análises necessárias à implantação do futuro terminal de passageiros destinados ou provenientes de transporte aquaviário.

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

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

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

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

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

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

Referente aos ativos existentes, houve revisão de itens de forma a relacionar apenas estruturas (benfeitorias) e equipamentos para fins de cálculo de manutenção e seguro do futuro concessionário. Dessa forma foram considerados os equipamentos indenizados e os ativos reversíveis que serão aproveitados pelo futuro concessionário, ressaltando que os equipamentos e estruturas reversíveis a autoridade portuária que serão desativadas ou demolidas durante o desenvolvimento do terminal não foram consideradas na lista de ativos existentes, haja visto que a utilização é transitória durante as fases de investimentos.

Assim, foram suprimidos dos ativos existentes os itens 3.2 ao 3.16, conforme apresentado na tabela abaixo:

Benfeitorias para fins de cálculo de manutenção e seguro				
	Descrição	Unidade	Quantitativo	Custo Unitário Custo Total
1	Desenvolvimento de terminal e Sistema de Acostagem			
1.1	Pátio cais berço 1 - Arrendatário - (60.866,52m²) desconsiderando Armazém (2.288m²)	m²	60.866,52	2.407,95 146.56
1.2	Pátio cais berço 2 - Arrendatário - CAIS - BERCO 2 (18.400m²)	m²	18.400,00	7.953,71 146.34
1.3	Pátio + cais berço 3 - público - (29.130m²) desconsiderando Portaria (600m²)	m²	29.130,00	3.779,11 110.08
1.4	Pátio cais berço 4 - Público - CAIS - BERÇO 4	m²	38.001,72	2.915,63 110.79
1.5	RAC - Recinto Alfandegado Contíguo - público desconsiderando edificação	m²	30.752,52	1.031,98 31.736
2	Edificações			
2.1	Galpão APMT	m²	2.500,00	3.171,69 7.929
3	Equipamentos			
3.1	Subestação - Arrendatário (subestação 3, subestação área A2, área B e Área C)	Ls	3,00	502.753,96 1.508
3.2	Portêineres STS01 - série 07-1043-TRP03-01	un	1,00	
3.3	Portêineres STS02 - série 07-1043-TRP03-02	un	1,00	
3.4	Spreaders para Portêiner, marca RAM, capacidade para 50 toneladas, sendo 3 fabricados em 2009 e 1 em 2010	un	3,00	
3.5	Gancho para Portêiner (Moitão): Gancho para adaptar o Portêiner na movimentação de Carga Geral ou de Projeto, marca ZPMC fabricado em 2009 com capacidade para 100 toneladas.	un	1,00	
3.6	Móbile Harbour Crane – MHC: série 140703	un	1,00	
3.7	Móbile Harbour Crane – MHC: série 140740	un	1,00	
3.8	Spreader para Móbile Harbour Crane – MHC: Spreader marca Bromma, modelo EH5 – U, ano 2008 com capacidade de 41 toneladas	un	1,00	
3.9	Spreader para Móbile Harbour Crane – MHC: Spreaders marca RAM modelo 2740 com capacidade de 41 toneladas, um ano 2012 e outro ano 2013	un	1,00	
3.10	Spreader para Móbile Harbour Crane – MHC: Spreaders marca RAM modelo 2740 com capacidade de 41 toneladas, um ano 2012 e outro ano 2014	un	1,00	
3.11	Reach-stackers: ano 2013 - série nº H11300763	un	1,00	
3.12	Reach-stackers: ano 2013 - série nº H11300764	un	1,00	
3.13	Reach-stackers: ano 2012 - série nº A11300937	un	1,00	
3.14	Reach-stackers: ano 2011 - série nº H11300555	un	1,00	
3.15	Reach-stackers: ano 2019	un	9,00	
3.16	Balanças: ano 2005 - Cada uma das 4 posições do Gate 1 conta com uma balança rodoviária. Marca Toledo, fabricadas em 2005.	un	4,00	
3.17	32 Plataformas totalizando 1105 (mil e cinco) tomadas para container reefer.	un	1.105,00	27.779,32 30.696
3.18	628 tomadas reefer, sendo 180 na área pública e 448 no RAC	un	928,00	27.779,32 25.775
4	Demais			
4.1	Engenharia e administração	%	5%	30.572
4.2	Contingências	%	5%	30.572
6	TOTAL			672.58

Portanto os valores específicos dos ativos de uso transitório foram retirados, o que ocasionou revisão do valor total previsto para manutenção e seguro dos ativos existentes. A lista integral de ativos existentes está apresentada no documento Inventário ANTAQ Deliberação-DG nº 135/2022 (anexo).

Por fim, o valor destinado a melhorias de parte da área de pátio do futuro terminal portuário foi revisado. A área em questão é atualmente operada pelo porto público, onde foram previstas obras para nova rede de drenagem, melhorias no pavimento, rede elétrica, iluminação e sistema de combate a incêndio.

Em virtude das considerações realizadas pelo TCU, no item “f” do parágrafo 778.2.1 da instrução técnica, foi identificada a oportunidade de substituir o material utilizado para elaboração do estudo em nível conceitual por projeto básico contratado pela SPI, que apresenta maior grau de maturidade e subsídios produzidos para a área em questão. A Superintendência do Porto de Itajaí contratou empresa de engenharia, através do contrato nº 014/2019, para elaboração de projeto básico para obras de recuperação, melhorias e modernização da retroárea do porto de Itajaí.

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

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

A manifestação final da SeinfraPortoFerrovia/TCU, de 25/11/2022, trouxe a proposta de determinação de retirada da obrigação de dragagem de aprofundamento à montante, conforme exposto abaixo:

“Determinar, com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e no art. 4º, inciso II, c/c art. 6º, §2º, da Resolução-TCU 315/2020:

d) antes da assinatura do Contrato de Concessão, seja retirada das obrigações mínimas de investimentos a dragagem de aprofundamento para 9m (DHN) do canal a montante do Porto Organizado de Itajaí, fora da área da concessão, no trecho compreendido entre os terminais Braskarne e Teport, em obediência ao art. 37, caput, da CF/1988 e aos art. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013; (parágrafo 681)”

Como forma de atendimento às determinações e recomendações do TCU, fora retirada a obrigação de investimento relacionada a dragagem à montante ao canal de acesso ao Complexo Portuário, com a exclusão do item 4.2 da tabela 89 do Anexo 1 – Plano de Exploração Portuária. Por conseguinte, os demais apontamentos da área técnica do TCU relativos à dragagem à montante perdem o objeto para fins da REV2.

Importante notar que, no processo de revisão do EVTEA, **os valores relativos à dragagem à montante foram retirados do CAPEX do projeto.**

Seção D – Operacional

Em atendimento à instrução preliminar do TCU, utilizou-se na definição do quantitativo da mão de obra de operação e manutenção para as primeiras 3 fases do projeto o parâmetro de **1.085 TEUs/ano/empregado**. Dessa forma, foi elaborada composição específica ano a ano até o final da terceira fase da implementação.

Também em atendimento à área técnica do TCU, retirou-se os custos relacionados à operação e manutenção do VTS dos primeiros dois anos do projeto.

O custo unitário da dragagem de manutenção foi alterado para **R\$ 15,17/m³**. Essa alteração decorre da diminuição da velocidade de navegação (de 8 nós para 7nós) para adequar a modelagem às Normas de Permanência Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Santa Catarina – NPCP/CPSC (1ª revisão, 2022) e demais parâmetros de segurança à navegação vigentes no porto.

O custo do leilão na B3 foi alterado para **R\$ 941.668,85**, conforme informações obtidas pela Antaq.

O valor do ressarcimento para ativos existentes não reversíveis foi alterado para **R\$ 65.830.759,46**.

Seção E – Financeiro

As alterações relacionadas a Seção E são, basicamente, decorrentes das demais revisões promovidas no âmbito do Estudo e que, por sua natureza, impactam o modelo econômico-financeiro do projeto.

Seção F – Ambiental

Após a revisão da modelagem das demais seções do EVTEA e em virtude de solicitações da área técnica do TCU, a Seção F – Ambiental foi revisada e atualizada. A seguir são tecidas considerações e esclarecimentos sobre alguns procedimentos atualizados.

Planejamento para o Licenciamento Ambiental:

Compensação Ambiental

Para definição dos valores a serem compensados se considerou o valor máximo que pode ser atribuído a um projeto, isso se fez necessário diante da discricionariedade na definição desses valores que podem variar de 0 a 0,5% do custo total do investimento, conforme tabela a seguir.

Compensação Ambiental	
Discrição	Valor de Compensação (R\$)
Desenvolvimento de Terminal	
Aquisição de área de pátios Etapa F	R\$ 465.526,414
Aquisição de área de pátios Etapa E	R\$ 178.901,856
Aquisição de pátios Etapa D	R\$ 269.594,004
Aquisição arruamento (via pública) inseridas nas áreas D, E e F	R\$ 261.083,008
Aquisição da área Valeport	R\$ 273.958,080
Adequação da área de pátios, Etapa F	R\$ 167.621,996
Adequação da área de pátios, Etapa E	R\$ 64.417,153
Adequação da área de pátio Etapa D	R\$ 97.072,655
Adequação de arruamento - para área de pátio	R\$ 141.791,630
Adequação do pátio da área Armazém 3	R\$ 21.328,959
Adequação de uma faixa de 40 m de largura do pátio ao longo dos berços 3 e 4 para possibilitar a estocagem de contêineres	R\$ 245.495,756
RETROÁREA	Demolição do Prédio da área arrendada (APMT) e gates (área arrendada)
	R\$ 2.496,694
	Demolição do Armazém 3
	R\$ 1.333,462
	Nova rede de drenagem e melhorias pavimento, rede elétrica e iluminação e combate a incêndio
	R\$ 3.404,583
	Execução das vigas dos RTG's (Rubber Gantry Crane)
	R\$ 107.368,504
	Pátio de triagem - aquisição e infraestrutura
	R\$ 672.571,949
	Demolição do Armazém 3
	R\$ 94.712,661
Edificações	
Prédio Administrativo e gates	R\$ 130.869,86
Sistema de Acostagem	
Dolfin de amarração na extremidade do Berço 1 da APMT para possibilitar operação de navios maiores	R\$ 29.796,88
Novas defensas para navios maiores em todos os berços	R\$ 85.053,87
Implantação de segunda linha de trilhos para STS nos Berços 1, 2, 3 e 4, bitola 30,48 m, no lado da terra, inclusive fundações	R\$ 72.520,34
Contenção da margem direita do canal ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer com cortina de estacas prancha	R\$ 339.389,89
Sistema Aquaviário	
Dragagem do acesso aquaviário para cota de -16m	R\$ 443.418,79
Readequação Molhe Navegantes (Fase 2)	R\$ 309.272,78
Remoção parcial/adequações de estruturas existentes na margem esquerda do canal em Navegantes, entre as boias B13 e F15	R\$ 35.097,29

Fonte: Elaboração própria.

SEI 50840.101715/2021-06 / pg. 5



Documento assinado eletronicamente por **CAROLINE MAIARA DE JESUS, Superintendente de Gestão Ambiental e Territorial - Substituta**, em 19/12/2022, às 15:28, 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 SILVA RODRIGUES, Gerente de Licenciamento Ambiental**, em 19/12/2022, às 15:36, 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 19/12/2022, às 17:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **CONRADO DA SILVEIRA FREZZA, Assessor Técnico II**, em 19/12/2022, às 17:39, 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 **Guilherme Mores, Assessor Técnico II**, em 19/12/2022, às 17:47, 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 **THILO MARTIN ZINDEL, Coordenador**, em 19/12/2022, às 18:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6639554** e o código CRC **07E9E26A**.



Referência: Processo nº 50840.101715/2021-06



SEI nº 6639554

ST SAUS Quadra 1 lotes 3 a 5 e Ed. Parque Cidade Corporate, torre C, 7 e 8 andares, - Bairro Asa Sul
Brasília/DF, CEP 70.308-200
Telefone:

GRUPO tagGrupo – CLASSE VII – tagColegiado
TC 039.017/2021-4

Natureza: Desestatização

Órgãos/Entidades: Agência Nacional de Transportes Aquaviários; Ministério da Infraestrutura; Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários; Superintendência do Porto de Itajaí/SC.
Representação legal: Natalia Chang Menezes (449.172/OAB-SP), Henrique Lago da Silveira (327.013/OAB-SP) e outros; Daniella dos Santos (34570/OAB-SC), Tarcísio Guedim (27660/OAB-SC) e outros.

SUMÁRIO: DESESTATIZAÇÃO. PORTO DE ITAJAÍ. MODELO INSTITUCIONAL REGULATÓRIO INAUGURADO COM A DESESTATIZAÇÃO DA CODESA, QUE ABRANGE OUTORGA DA ADMINISTRAÇÃO E DA EXPLORAÇÃO PORTUÁRIAS. PROPOSTA APOIADA. CONTA VINCULADA. VERBA DE FISCALIZAÇÃO. INVESTIMENTOS ALHEIA AO PORTO ORGANIZADO. RISCOS À COMPETITIVIDADE SETORIAL. APROVAÇÃO TÁCITA DE INVESTIMENTOS. EXAME DA ADEQUAÇÃO DAS MINUTAS JURÍDICAS (EDITAL E CONTRATO) E DOS PROCEDIMENTOS DE CONSULTA/AUDIÊNCIA PÚBLICA AO ORDENAMENTO JURÍDICO E AOS ESTUDOS DE VIABILIDADE DO PROJETO. DETERMINAÇÕES. RECOMENDAÇÕES. CIÊNCIAS.

1. Modelagem que atribui à concessionária, simultaneamente, as funções de autoridade portuária e de operador portuário encontra amparo na legislação e é adequada a portos com operadora portuária única e área de movimentação de cargas pequena.
2. A previsão, em contratos de concessão, de pagamento de valores a título de contrapartida pela ação fiscalizatória da Antaq é desprovida de respaldo legal.
3. Valores pagos pela concessionária e destinados a indenizações e reequilíbrios econômico-financeiros a cargo do Poder Concedente possuem natureza pública, não podem ser depositados em conta aberta e mantida pela Concessionária, tampouco utilizados ao arrepio do processo legislativo-orçamentário.
4. Atribuir a concessionária a responsabilidade por despesas não relacionadas ao objeto licitado, sem utilidade para a licitação, caracteriza desvio de poder e afronta ao processo legislativo-orçamentário.
5. Somente prescindem da aprovação expressa do Poder Concedente os investimentos não previstos no contrato realizados às expensas do concessionário e sem recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

RELATÓRIO

Adoto, como relatório, a instrução peça 53, elaborada por AUFC da SecextCE, que contou com a anuência do corpo diretivo da unidade (peças 54-55) e do Ministério Público junto ao TCU (peça 56):

“INTRODUÇÃO

1. Cuidam os autos de acompanhamento de desestatização, por meio de concessão dos serviços públicos de administração do Porto de Itajaí/SC e exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes.
2. O projeto encontra-se inserido no âmbito do Programa Avançar do Governo Federal, conforme a Resolução CPPI 121, de 10 de junho de 2020, ratificada pelo Decreto 10.484, de 10/9/2020, tendo sido encaminhados pelo Ofício 85/2022/CGGC/GABSNPTA/SNPTA (peças 25).
3. O processo em tela é regido pela Instrução Normativa TCU 81/2018, que define os ritos processuais desta fiscalização.

HISTÓRICO

4. O Porto Organizado de Itajaí/SC obteve indicação favorável do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - CPPI pela qualificação dos estudos de sua desestatização junto ao então Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, conforme Resolução nº 121 do CPPI, de 10 de junho de 2020 (peça 45), ratificada pelo Decreto nº 10.484, de 10 de setembro de 2020 (peça 46).
5. Em virtude das competências, bem como a experiência adquirida na realização de processos de arrendamento portuário, sua disponibilidade e capacidade técnica, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) foi escolhida para auxiliar o MInfra nos serviços técnicos de estruturação para implementação do projeto de desestatização do Porto Organizado de Itajaí/SC, bem como dos serviços públicos a ele relacionados.
6. Ao longo do levantamento para os estudos, a EPL dividiu-se em duas frentes de trabalho, uma delas com reuniões periódicas com os atores envolvidos no processo de desestatização, sobretudo com a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) e demais associações representativas e órgãos ligados ao Porto Organizado, e outra, liderando o processo de contratação de consultores visando a prestação de serviços necessários à subsidia-la na realização dos estudos para desestatização do Porto Organizado de Itajaí/SC.
7. Segundo o Ato Justificatório do projeto, Nota Técnica 27/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA (peça 53, p. 3), foram mais de 40 reuniões junto a todas as áreas da Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), além de encontros com representantes da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC), do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) de Itajaí, TUP Portonave, APMT Terminais, Defesa Civil do Estado de Santa Catarina, entre outros, com intuito de compreender aspectos relacionados à operação, à gestão e aos impactos do porto organizado na relação porto-cidade.
8. Ainda, segundo este documento (peça 53, p. 3), as reuniões e debates ocorridos permitiram realizar o levantamento de informações de cunho financeiro, contábil, operacional, engenharia, ambiental, gestão e dos demais aspectos relevantes que norteiam o Complexo Portuário de Itajaí/SC.
9. Após o levantamento de informações e dados, foi proposta uma minuta preliminar que foi submetida ao escrutínio da comunidade portuária e das autoridades legislativas local e estadual, além do Senado Federal, por meio de sessões de audiências públicas abertas. Nessas ocasiões, os representantes do Poder Legislativo e os demais interessados puderam conhecer os principais

aspectos da modelagem proposta e, segundo o Ato Justificatório (peça 53), também os ganhos em termos de expansão, eficiência e investimentos, além do Porto e do Município de Itajaí, o Estado de Santa Catarina.

10. Cumprida esta etapa, os estudos foram considerados em condição de serem submetidos à consulta pública, sendo que os documentos relacionados ao processo de desestatização do Porto de Itajaí/SC foram enviados à Antaq, por meio do Despacho Decisório 126/2021/SNPTA (peça 48), para avaliação daquela Agência Reguladora para fins de abertura da consulta pública.

11. Em atendimento ao item 9.5.2.2 do Acórdão 2.931/2021-TCU-Plenário, que tratou do processo de desestatização da Codesa, criou-se um Grupo de Trabalho no âmbito da Antaq com o objetivo de subsidiar decisões e o posicionamento daquela Agência Reguladora, com intuito de aprimorar o fluxo de avaliação, validação e aprovação dos documentos produzidos.

12. Em 17/2/2022, o Acórdão 107-2022-Antaq, da Diretoria- Geral da Antaq, autorizou a realização de consulta e audiência públicas, visando a obtenção de subsídios para aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente à concessão do Porto de Itajaí/SC, sendo que o período da consulta pública foi de 24/2/2022 e 10/4/2022, por meio do Aviso de Audiência Pública 5/2022-ANTAQ, depois prorrogado até 15/4/2022.

13. A partir das respostas às contribuições, dos documentos elaborados pelo Grupo de Trabalho e do material apresentado pelo MInfra e EPL, a Deliberação 93-Antaq, de 28/6/2022 (SEI 5799464) e Acórdão 404/2022-Antaq (peça 50), aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública 5/2022. Contudo, a Antaq requereu ao MInfra e à EPL o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos em alguns pontos específicos.

14. Feitos os devidos ajustes nos documentos técnicos e jurídicos, o MInfra encaminhou Ofício Conjunto 6/2022/SNPTA (peça 68) à Agência, em atendimento às determinações da Deliberação 93-Antaq.

15. Em 1º/8/2022, a Antaq aprovou, em definitivo, as contribuições à consulta e audiências públicas, por meio da Deliberação-DG 110/2022 (peça 69). Contudo, remanesceu a necessidade de análise da metodologia do reajuste tarifário da concessão, bem como a, dos descontos tarifários relacionados à redução da emissão de gases poluentes, sendo que o Art. 3º da referida Deliberação determinou à Superintendência de Regulação (SRG) ultimar as providências com objetivo da sua aprovação.

16. A despeito, ainda, da necessidade da análise de mérito e da aprovação da metodologia de reajuste tarifário, pendentes de deliberação pela Antaq, a EPL e o MInfra julgaram já ter elementos suficientes nos estudos para que fosse enviado ao TCU.

17. Assim, a documentação relativa ao processo de desestatização do Porto de Itajaí/SC foi submetida à apreciação do Tribunal pelos Ofícios Conjuntos 1/2022/CGGC/GABSNPTA/SNPTA, (peças 23) e Ofício 103/2022/AECI (peça 21), ambos de 1º/8/2022, em atendimento ao disposto nos Art. 3º, 4º e 8º da IN TCU 81/2018.

18. Nos termos da instrução à peça 89, foi examinada a completude dos documentos encaminhados pelo poder concedente ao Tribunal, e apresentada proposta de escopo dos trabalhos de acompanhamento da desestatização em tela. A proposta foi aprovada por despacho do Dirigente desta Unidade Técnica, de 23/9/2022 (peça 90).

19. Na presente instrução, está sendo analisado o conteúdo da documentação submetida à apreciação do Tribunal e formulada proposta de mérito ao Relator, nos termos previstos no art. 9º da IN TCU 81/2018. Ressalta-se que, em virtude do prazo fixado no referido normativo para conclusão do exame desta unidade técnica, os questionamentos levantados durante a análise

foram formulados e respondidos pelos órgãos responsáveis por meio de correio eletrônico institucional (peças 33-35, 36, 37, 43, 86-87, 95, 96, 97 e 108-109).

20. É importante ressaltar que, por ocasião da elaboração da instrução preliminar, o entendimento da Antaq, com relação à metodologia de reajuste tarifário a ser adotada na concessão, até então, tinha sido no sentido de reprovar as inovações propostas pela Infra S.A. (antiga EPL), nos termos do parecer da Nota Técnica 175/2022/GRP/SRG (peça 109), acatado pelo despacho do Diretor relator (peça 110), resultando na Deliberação-DG 135/2022 *ad referendum* (peça 111), ratificada pelo Acórdão 583/2022-Antaq (peça 133).

21. Em 26/10/2022, foi realizada reunião de encerramento dos trabalhos, com integrantes do MInfra, da Antaq e da EPL, para apresentação das conclusões e propostas de encaminhamento sugeridas por esta unidade técnica. Ato contínuo, a instrução preliminar foi enviada para manifestação dos gestores do MInfra e da Antaq, mediante os ofícios 56197 e 56198/2022-TCU/Seproc (peças 115 e 116).

22. O MInfra, por meio do Ofício 185/2022/AECI (peça 123) e a Antaq, por meio do Ofício 351/2022/DG-Antaq, pediram prorrogação de prazo, até 11/11/2022, para apresentação dos comentários dos gestores, o que foi concedido, conforme pronunciamento do titular da SeinfraPortoferrovia (peça 124).

23. Os comentários dos gestores foram apresentados pelo MInfra, nos termos do Ofício 191/2022/AECI (peça 129) e seus anexos (peças 130-134), e da Antaq, nos termos do Ofício 351/2022/DG-Antaq (peça 125) e seus anexos (peças 126).

24. Cabe informar ainda que, após o encaminhamento da instrução preliminar para comentários dos gestores, nos termos da Resolução TCU 315/2020, novas discussões técnicas a respeito da metodologia de reajuste tarifário foram realizadas, entre o MInfra, Infra S.A. e Antaq, resultando numa nova proposta de aperfeiçoamento do modelo de reajuste das tarifas.

25. Como resultado, a Infra S.A. apresentou nova proposta consubstanciada na Nota Técnica 4/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLANINFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (peça 154).

26. A referida proposta foi objeto de análise e parecer favorável da Superintendência de Regulação da Antaq, despacho SEI/ANTAQ 1768234 (peça 155), acatado pelos despachos SEI/ANTAQ 1771365 do Diretor Relator Alexandre Ribeiro Pereira Lopes (peça 156); SEI/ANTAQ 1772393 da Diretora Flávia Morais Lopes Takafashi (peça 157); e do Diretor Geral Eduardo Nery Machado Filho (peça 158), mas ainda pendente de apreciação formal pelo colegiado da Antaq, até o fechamento da presente instrução de mérito.

27. Ainda, há pedidos de ingresso como interessados nos autos da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e da Intersindical dos Sindicatos dos Trabalhadores Avulsos e Vinculados da Orla Portuária de Itajaí, Navegantes, Florianópolis e Região do Vale do Itajaí/SC (ISTAOPINAFSC) (peças 26-32, 71-79, 91-93 e 94). As manifestações apresentadas até o momento serão examinadas no tópico ‘informações adicionais’ desta instrução.

EXAME TÉCNICO

I - Documentação encaminhada ao TCU

28. A documentação final sobre o projeto de desestatização do Porto de Itajaí foi submetida à apreciação do Tribunal em 1º/8/2021, mediante o Ofício 103/2022/AECI, subscrito pelo Chefe da Assessoria Especial de Controle Interno (peça 21), que encaminhou, dentre outros, o Ofício Conjunto 1/2022/CGGC/GABSNPTA/SNPTA, respectivamente, da Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias (SFPP), e da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), ambas do Ministério da Infraestrutura (MInfra) (peças 23). Registra-se, também, o

envio preliminar de parte da documentação exigida na IN TCU 81/2018, em datas anteriores a 9/8/2021, conforme detalhado a seguir:

29. Documentação preliminar de referência, anterior ao encaminhamento dos estudos finais:

a) Resolução CPPI 121, de 10 de junho de 2020, ratificada pelo Decreto 10.484, de 10/9/2020, por meio da qual o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) recomendou, para aprovação do Presidente da República, a qualificação dos estudos de desestatização do Porto de Itajaí/SC, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República, e sua inclusão no Plano Nacional de Desestatização (PND) (peça 45, p. 1);

b) Decreto 10.484/2019, de 10 de setembro de 2020, por meio do qual o Porto de Itajaí/SC e o serviço público portuário a ele relacionados foram incluídos no PND, regido pela Lei 9.491/1997, e qualificados no PPI, criado pela Lei 13.334/2016 (peça 46, p. 1);

c) Nota técnica 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, relativa à elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (SEI 4649866), processo SEI 50840.101715/2021-06, para desestatização do Porto Organizado de Itajaí, no estado de Santa Catarina (peça 47);

d) Despacho Decisório 126/2021/SNPTA e Ofício 583/2021/SNPTA, de 5/11/2021, com fulcro nos fundamentos técnicos dispostos na Nota Técnica 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA (SEI 4791297), aprovada pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA e pela Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias - SFPP, do Ministério da Infraestrutura, respectivamente, aprovando o Ato Justificatório e encaminhando à Antaq cópia integral do processo SEI 50000.031435/2021-15 para conhecimento e análise dos atos instrucionais a fim de que, na sequência, fosse dado início à etapa de abertura de consulta e audiência públicas (peças 48 e 49);

e) Aviso de Audiência Pública 5/2022-Antaq-Porto de Itajaí/SC, processo SEI 50300.020893/2021-36, com objetivo de obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, relativos à realização de certame licitatório referente à concessão do Porto de Itajaí/SC (acesso público pelo link <<https://web3.antag.gov.br/Sistemas/LeilaoInternetV2/default.aspx?audiencia=103>>);

f) estudos, avaliações e modelagem da concessão portuária (versão preliminar não juntada aos presentes autos), incluindo: estudo de mercado, operacional, financeiro, ambiental, e de engenharia, incluindo avaliação técnico-operacional, inventário das instalações e equipamentos; e avaliação econômico-financeira da concessão, dentre outros;

g) instrumentos jurídicos (versão preliminar não juntada aos presentes autos): minuta do edital de leilão e seus anexos, e minuta do contrato de concessão e seus anexos.

h) Acórdão 404/2022-Antaq que deliberou sobre a análise das contribuições advindas do processo de audiência pública e sobre a aprovação das respostas às contribuições recebidas, considerando necessidade de ajustes de mérito nos documentos jurídicos da licitação a serem objeto de nova deliberação pela diretoria colegiada da referida Agência regulatória (peça 50); e

i) planilha de respostas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) às contribuições recebidas na audiência pública 5/2022-Antaq, realizada em 7/4/2022, que tratou da concessão do Porto de Itajaí/SC (peça 51).

30. Documentação enviada ao Tribunal em 4/8/2022, consoante Ofício 85/2022/CGGC/GABSNPTA/SNPTA (peças 25), Ofício 103/2022/AECI (peça 21) e mensagem eletrônica enviada à caixa de correio da SeinfraPortoFerrovia (peça 52), por meio da qual foi

disponibilizado link de acesso externo ao processo administrativo 50000.031435/2021-15, em que podem ser consultados os seguintes documentos:

a) Nota técnica 27/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, relativa ao ato justificatório para encaminhamento ao TCU dos documentos que tratam da modelagem do processo de desestatização do Porto de Itajaí/SC (peça 53)

b) versão final dos estudos, Seções 'A' a 'F', avaliações e minutas jurídicas, com respectivos anexos (peças 54 a 64);

c) planilhas eletrônicas, contendo a avaliação econômico-financeira do empreendimento e a memória de cálculo da receita-teto para os serviços sujeitos à regulação tarifária (infraestrutura de acesso aquaviária), com fórmulas discriminadas e sem exigência de senha de acesso (peça 59, itens não digitalizáveis);

d) documentação da audiência pública 5/2022-Antaq (processo 50300.020893.2021-36), incluindo da Nota Técnica 17/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL; Ofício conjunto 6/2022/SNPTA; e Nota Técnica 26/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, sobre análise das ações corretivas adotadas pelo MInfra e EPL, frente às ressalvas da Deliberação-DG 93/2022-Antaq, referendadas pelo Acórdão 404-2022-Antaq;

e) Deliberação-DG 110/2022 da Antaq, de 1º/8/2022, que aprova a revisão dos estudos da concessão do Porto de Itajaí/SC, promovidas pelo MINFRA e EPL (peça 69); e

f) Deliberação-DG 135 da Antaq (SEI 1745409), de 17/10/2022 (peça 111), e Nota Técnica 175/2022/GRP/SRG (peça 109) que tratam da metodologia de reajuste tarifário.

31. Os documentos encaminhados contêm as informações mínimas para análise, nos termos do art. 8º da IN TCU 81/2018. Contudo, salienta-se que as análises posteriores identificaram a necessidade de complementação de informações, já solicitadas ao MInfra e Antaq por diligência.

II - Do escopo do trabalho de acompanhamento

32. A partir das informações submetidas à apreciação do Tribunal, e nos termos do art. 9º, § 6º, da IN TCU 81/2018, c/c o art. 3º da Portaria-Segecex 17/2020, a definição do escopo do presente acompanhamento de desestatização foi realizado pela equipe de fiscalização com base no processo de avaliação de riscos, adaptado da metodologia de auditoria em gestão de riscos, e, também, ao planejamento de auditorias de conformidade, nos moldes do subitem 9.3 dos Padrões de Auditoria de Conformidade do TCU, aprovado pela Portaria Segecex 26, de 19/10/2009, que resultou na classificação e na proposta de tratamento dos riscos identificados pela equipe, como consta da matriz de riscos (peça 88).

33. Nada obstante, em virtude da magnitude e da complexidade do projeto de desestatização do Porto de Itajaí/SC e da perseguição do prazo de setenta e cinco dias, estabelecido no art. 9º da IN TCU 81/2018, para que a unidade técnica submeta proposta de mérito ao relator do processo, a equipe de fiscalização, com base no princípio da significância, observados os critérios de materialidade, relevância, oportunidade e risco, escopo foi ajustado, conforme autorização pelo despacho (peça 90), englobando os seguintes tópicos selecionados:

a) viabilidade técnica do empreendimento, restrito à adequação dos parâmetros de desempenho estabelecidos para avaliar a eficiência operacional da concessão e a qualidade do serviço prestado; flexibilização das obrigações de investimentos; investimentos fora da área do Porto; indenização de desequilíbrio à APMT;

b) viabilidade econômico-financeira do empreendimento, restrito à adequação do estudo de demanda; análise concorrencial; avaliação da modelagem e das regras de reajuste tarifários; análise das estimativas de receitas tarifárias e não-tarifárias; análise da faixa A da curva ABC de

custos/despesas operacionais; análise da faixa A da curva ABC de investimentos; matriz de riscos; e avaliação econômico-financeira da concessão;

c) adequação das minutas jurídicas (edital/contrato) restrito à conformidade dos fundamentos jurídicos de previsão e operacionalização da conta vinculada, da metodologia de reajuste tarifário; das regras previstas para proposta apoiada, e suporte técnico à Antaq para fiscalização dos investimentos; e

d) adequação dos procedimentos de consulta/audiência pública ao ordenamento jurídico e aos estudos de viabilidade do projeto.

III - Consulta e Audiência Públicas

34. Em 17/2/2022, o Acórdão 107-2022-Antaq, da Diretoria- Geral da Antaq, autorizou a realização de consulta e audiência públicas, visando a obtenção de subsídios para aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente à concessão do Porto de Itajaí/SC, sendo que o período da consulta pública foi de 24/2/2022 e 10/4/2022, por meio do Aviso de Audiência Pública 5/2022-Antaq, depois prorrogado até 15/4/2022.

35. Para viabilizar a participação do público, e consoante disposto no item 4.15 da Nota Técnica 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA (peça 49), de 3/11/2021, cujo objeto diz respeito ao ato justificatório preliminar à realização da consulta pública, seriam oportunamente divulgados ao público os documentos técnicos e jurídicos afetos ao projeto os seguintes documentos técnicos e jurídicos afetos ao projeto.

36. Tais documentos foram disponibilizados para consulta no endereço eletrônico <https://web3.antaq.gov.br/Sistemas/LeilaoInternetV2/default.aspx?audiencia=103>, contendo, dentre outros: minuta do edital do leilão e seus anexos; minuta do contrato de concessão e seus anexos; Regulamento de Exploração do Porto; EVTEA e anexos; modelo econômico-financeiro; ato justificatório e seus anexos; e apresentação do modelo elaborada pela EPL.

37. Foram apresentadas e respondidas 355 contribuições ao projeto (peça 51), as quais foram analisadas pela Antaq, e sintetizados por meio da Nota Técnica 18/2022/CPLA, elaborada pela Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários (CPLA) da Antaq (peça 152).

38. De posse das respostas às contribuições, dos documentos elaborados pelo Grupo de Trabalho e do material apresentado pelo MInfra e EPL, a Antaq emitiu a Deliberação 93, de 28/6/2022, em que aprova a análise das contribuições objeto da Audiência Pública 5/2022, com algumas ressalvas, requerendo, assim, o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos em alguns pontos específicos, determinando, ao final, que, após os ajustes, a documentação deveria retornar àquela Agência para nova deliberação da Diretoria. A partir da decisão da Antaq, a EPL promoveu os ajustes necessários e o MInfra enviou a novas versões da modelagem à referida Agência para análise do atendimento às determinações da referida Deliberação, conforme Ofício Conjunto 6/2022/SNPTA (peça 68).

Análise da SeinfraPortoFerrovia

39. Por ocasião da realização da consulta pública e da audiência pública, foram recebidas 355 contribuições de 142 representantes da sociedade civil inscritos.

40. As contribuições recebidas na audiência pública foram apreciadas de forma coordenada entre Antaq, EPL e MInfra, respeitadas suas respectivas competências na estruturação do projeto, com formulação de respostas individualizadas para cada proposta/questionamento. A quantidade de contribuições apresentadas (355) demonstra que houve efetiva participação social com vistas ao aprimoramento do modelo de desestatização então submetido à audiência pública.

41. Além dessas contribuições, ainda no procedimento de avaliação das contribuições da consulta pública, a EPL elaborou manifestação consubstanciada no ‘Relatório pontos de reflexão EPL’, abordando especialmente as contribuições emitidas pelo Grupo de Trabalho da Antaq, no Relatório Técnico 3/2022/GT-ODSE-001-21-DG (SEI nº 1517408).
42. Após apreciação das ponderações emitidas pela EPL face às contribuições do GT, o Relatório Técnico 5/2022/GT-ODSE-001-21-DG convergiu o posicionamento das equipes envolvidas, traduzindo-se num consenso técnico entre elas, em especial após rodadas de reunião sobre o tema, tendo como resultado o aprimoramento do projeto de desestatização do Porto de Itajaí/SC.
43. A Nota Técnica 18/2022/CPLA da Antaq (peça 152) analisou e teceu considerações sobre o processo de consulta e de audiência públicas, sintetizando os temas mais relevantes dessa etapa, além de incorporar as ponderações do Relatório Técnico 5/2022/GT-ODSE-001-21-DG.
44. Dentre os temas mais relevantes abordados nessa etapa, alguns foram também objeto de análise, no âmbito do escopo deste trabalho de acompanhamento da presente desestatização. Dentre eles, pode-se relacionar: a área da concessão; a projeção da demanda; a metodologia de regulação tarifária, que inclui o tópico do impacto da variação cambial nos custos de acesso aquaviário; os aspectos concorrenciais (restrição de participação no leilão e questionamento sobre o modelo de verticalização da concessão); habilitação técnica; investimentos obrigatórios, especialmente, em relação ao acesso aquaviário; e indicadores de desempenho de acesso terrestre.
45. Registra-se que, nos termos da Deliberação 93/2022-Antaq, a Agência aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública 5/2022-Antaq, nos seguintes termos:
- Art. 1º Aprovar a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, com as ressalvas e acréscimos apresentados ao longo da presente decisão, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC.
- (...)
- Art. 3º Encaminhar os presentes autos ao Ministério da Infraestrutura – MINFRA com vistas à atualização dos estudos e documentos técnicos e jurídicos considerando os termos contidos nesta decisão, ressaltando que as alterações promovidas deverão ser objeto de nova deliberação da Diretoria Colegiada desta Agência Reguladora visando a sua conformação final para posterior envio ao Tribunal de Contas da União - TCU.
46. Ato contínuo, a Antaq, após nova avaliação, proferiu o Deliberação -DG 110/2022, (peça 69).
47. Com relação à completude das informações divulgadas na audiência pública, registra-se não ter sido identificada qualquer impropriedade e/ou irregularidade que comprometesse os princípios da transparência e da publicidade, não comprometendo, portanto, a determinação exarada por esta Corte de Contas no âmbito do processo de desestatização da Codesa, de acordo com o subitem 9.3.2 do Acórdão 2.931/2021-TCU-Plenário.
48. Verificou-se também que, das alterações realizadas na modelagem da concessão após sua submissão à audiência pública, foram elas majoritariamente decorrentes justamente de aprimoramentos incorporados a partir da participação social, ou de contribuições provenientes da interação entre a EPL e o Grupo de Trabalho da Antaq formado com essa finalidade.
49. Diante do exposto, não foram encontradas impropriedades na condução da Audiência Pública 5/2022-Antaq, que tratou da concessão do Porto de Itajaí/SC. Foram demonstradas a divulgação das demais informações do projeto e a realização de análise individualizada das contribuições apresentadas.

IV - Visão Geral do Projeto

50. O Complexo Portuário de Itajaí localiza-se no estado de Santa Catarina, nos municípios de Itajaí e Navegantes, no litoral centro-norte do estado. As instalações portuárias que compõem o Complexo ficam às margens do Rio Itajaí-Açu, e é composto pelo Porto Organizado de Itajaí e por seis Terminais de Uso Privado (TUP), quais sejam, Portonave S.A. Terminais Portuários de Navegantes (TUP Portonave), Teporti Terminal Portuário de Itajaí S.A. (TUP Teporti), Poly Terminais S.A. (TUP Poly Terminais), Trocadeiro Portos e Logística Ltda. (TUP Trocadeiro), Barra do Rio Terminal Portuário S.A. (Terminal Barra do Rio) e Terminal Portuário Braskarne (TUP Braskarne).

Figura 1 - Localização dos terminais do Complexo Portuário de Itajaí-SC



Fonte: EVTEA – Seção A (peça 54, p. 5)

51. O Porto Organizado de Itajaí é um porto público, cuja administração atualmente é realizada pela Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), autarquia municipal instituída pela Lei 3.513, de 6 de junho de 2000. As funções de autoridade portuária foram atribuídas ao Município de Itajaí, por um período de 25 anos, por meio do Convênio de Delegação 8/1997 celebrado com a União, por intermédio do Ministério dos Transportes.

52. O Porto localiza-se na margem direita do Rio Itajaí-Açu, no município de Itajaí/SC, a aproximadamente 3,2 km de sua foz. Possui 1.047,30 metros de cais de acostagem formados pelos berços 1 (285,00m) e 2 (272,30m) arrendados, e pelos berços 3 (210,00m) e 4 (280,00m) de uso público.

53. Em relação ao canal de acesso, entre os parâmetros de operação que os navios que frequentam o Complexo Portuário de Itajaí devem seguir estão o comprimento máximo de 350 m, boca máxima de 48,50 m, e um calado variando de 11,0 m a 12,3 m a depender do berço de atracação. Possui ainda duas bacias de evolução, com profundidade de 14,0 m.

54. O Porto dispõe ainda de um terminal exclusivo para navios de cruzeiros, cuja área total é de 2.697,50 m², com uma estação de passageiros alfandegada e dotado de infraestrutura necessária para receber passageiros em rotas nacionais e internacionais. O Píer de passageiros se encontra dentro da poligonal do Porto Organizado, mas fora da área portuária destinada à movimentação de cargas.

Figura 2 - Zoneamento atual do Porto de Itajaí



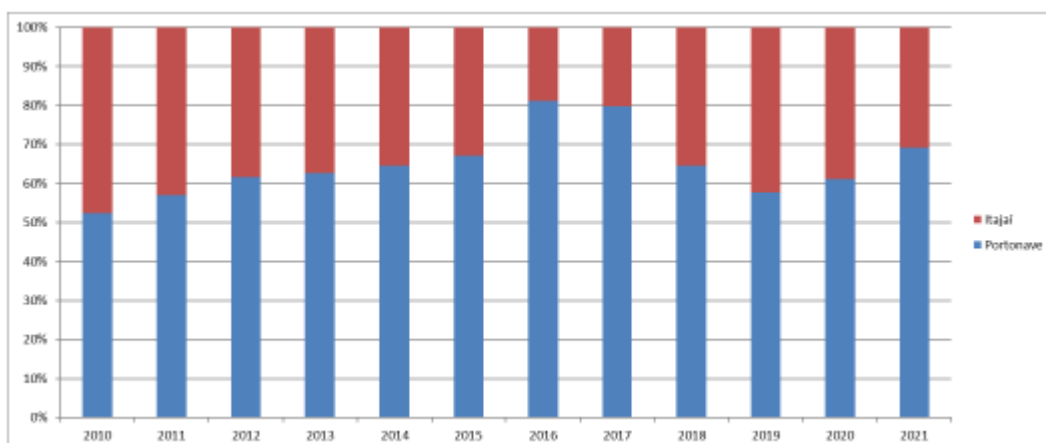
Fonte: EVTEA – Seção A (peça 54, p. 6)

55. Para acesso rodoviário, a hinterlândia do Complexo Portuário de Itajaí é composta pelas rodovias BR-101, BR-470, BR-486, BR-282 e SC-412, por onde as cargas com origem ou destino ao Complexo são transportadas. Não possui acesso ferroviário previsto no curto e médio prazo e não há perspectivas de implantação de vias férreas na poligonal do Porto Organizado.

56. O Porto se caracteriza majoritariamente pela movimentação de contêineres (99% das cargas movimentadas nos últimos anos), não possuindo estruturas de armazenamento voltadas à operação de grãos sólidos ou líquidos. Igualmente, o TUP Portonave, localizado em Navegantes/SC, está voltado para movimentação de carga containerizada, sendo os demais TUP voltados para carga geral e grãos.

57. O único arrendamento do porto é voltado para movimentação de contêineres, de titularidade da empresa APM Terminals, cujo contrato encerra-se em dezembro/2022. O arrendamento do porto público e o TUP Portonave, principal concorrente, respondem por aproximadamente 98% das cargas movimentadas no complexo portuário, e movimentaram 1.604.634 Teus em 2021, sendo o TUP responsável por quase 70% da movimentação. Essa diferença é atribuída ao atingimento do limite operacional do porto público, que hoje está em cerca de 550 mil Teus anuais. A participação de mercado ao longo dos anos pode ser vista na figura a seguir.

Figura 3 - Evolução da participação de mercado, em % TEU's, Itajaí e Portonave



Fonte: EVTEA – Seção B (peça 55, p. 14)

Aspectos gerais da desestatização

58. O modelo de desestatização escolhido foi a concessão cheia vertical com o enquadramento no inciso I do art.20 do Decreto 8.033/2013, que permite ‘o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias’.

59. Entre as justificativas apresentadas pelo MInfra para essa escolha está o fato de ser um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias, com praticamente apenas um único perfil de carga – contêineres, inserido em um ambiente concorrencial bastante competitivo.

60. Assim, não havendo um ‘ambiente condominial’, como ocorre na maioria das autoridades portuárias, caracterizado por diversas áreas arrendadas, e tendo em vista a elevada redução de custos pela verticalização operacional, verificou-se que seria melhor que a própria administração do porto pudesse ser capaz de realizar a atividade de operação portuária.

61. Então foi estabelecido que, além da administração do Porto, a operação portuária também integra as atividades a serem desempenhadas pela futura concessionária. Essas atividades poderão ser realizadas diretamente ou por meio de um Operador Portuário pré-qualificado, hipótese que não afasta a responsabilidade da concessionária pelo cumprimento dos indicadores de desempenho e demais regras estabelecidas no Contrato de Concessão.

62. Ressalta-se que devido a adoção do modelo de concessão vertical, foram previstas cláusulas na minuta do contrato de concessão visando garantir competição e tratamento isonômico aos usuários. Além disso, o anexo 1 da minuta de contrato estipula uma série de obrigações à concessionária relacionadas ao acesso rodoviário ao referido terminal, à operação do terminal portuário de contêineres, à infraestrutura de acesso aquaviário e às atribuições legais da Autoridade Portuária. Para cada uma dessas obrigações são definidas metas de qualidade e indicadores de desempenho para avaliação dos serviços, a fim de assegurar que o concessionário prestará o serviço adequado.

63. Quanto ao regime tarifário, considerando os dados atinentes à origem da carga, às possíveis rotas de escoamento e à concorrência no Complexo, a EPL concluiu que não há monopólio ou relação de hipossuficiência entre os players quando analisada a concorrência intraporto e interporto, a exceção da tarifa de acesso aquaviário.

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

65. Assim, optou-se pelo modelo de regulação tarifária do tipo tarifa teto (*price cap*) com limite para aplicação de desconto estipulado em 20%.

66. Mantiveram-se os instrumentos relacionados à regulação por incentivo utilizados nos outros modelos de desestatização de portos organizados como o Fator Q - medida de desempenho - e o Fator X - medida de eficiência.

67. Em relação aos investimentos, após a realização da consulta e audiência públicas, a EPL reavaliou os estudos e concluiu que seria mais interessante definir os parâmetros de desempenho, indicadores de qualidade de serviço e capacidade almejados para consecução do objeto da

concessão e deixar para o adjudicatário da licitação buscar a forma mais adequada para atingir o nível de serviço definido em contrato.

68. Foi calculado então o custo para atingir os parâmetros de eficiência definidos em contrato, chegando ao valor de investimento de R\$ 2,9 bilhões (data-base abril/2022).

69. Contudo, mesmo com a mudança do modelo, foi mantido no contrato uma lista de investimentos mínimos, que são essenciais para o atingimento dos parâmetros de desempenho ou para atendimento a outras necessidades do projeto, como o fortalecimento da relação portocidade. Os investimentos obrigatórios inicialmente apontados são:

- ampliação da área primária da concessão;
- implantação do sistema de portêineres (STS) do terminal de contêineres;
- implantação de pátio de triagem rodoviário nas adjacências do porto;
- revitalização urbanística do Molhe Norte;
- dragagem de implantação do canal a montante do Porto Organizado, fora da área da concessão, compreendendo trecho entre os terminais Braskarne e Teporti, para 9m (DHN);
- contenção da margem direita do canal em trecho ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer.

70. O projeto prevê também o mecanismo de conta vinculada, a exemplo de outros projetos de infraestrutura, a fim endereçar os seguintes desafios:

- a impossibilidade de se prever todos os investimentos que serão necessários ao longo da concessão ou de gatilhos de investimento previamente definidos;
- garantir que parte dos recursos gerados pela própria concessão pudessem ser reinvestidos no Porto Organizado de modo a fazer face às necessidades supervenientes para desenvolvimento do Porto de Itajaí.

71. A concessionária deverá desenvolver ainda um Plano de Transferência Operacional (PTO), objetivando assegurar uma transição eficaz e segura do Porto Organizado de Itajaí, minimizando potenciais impactos sobre os usuários, os operadores portuários e todas as demais partes envolvidas no complexo.

72. Em relação ao prazo da concessão, os estudos consideraram na modelagem o período de 35 anos contados a partir da data de assunção, prorrogável até o limite de 70 anos, nos termos do art. 19 do Decreto 8.033/2013.

73. O leilão utilizará como critério de licitação o ‘maior valor de outorga’, e terá uma fase de lance em viva-voz em caso de mais de uma proponente classificada.

74. Por fim, ressalta-se que a vencedora terá obrigações financeiras antes da assinatura do contrato relacionadas ao pagamento das despesas do leilão na B3, ao ressarcimento dos estudos à EPL, e ao depósito das quantias de R\$ 65,3 milhões (compra dos equipamentos não reversíveis da atual arrendatária) e R\$ 164 milhões (indenização para fins de ressarcimento da atual arrendatária) em conta a ser indicada pelo poder concedente.

75. Na próxima tabela encontram-se os principais resultados-chave da modelagem econômico-financeira, da forma como originalmente apresentado a esta Corte:

Tabela 1: resultados chave da modelagem

Porto	Itajaí
Período do contrato (anos)	35

Início do contrato (ano)	2023
WACC (%)	9,42
Receitas totais, sem receita de construção (kR\$)	34.426.030
Capex, com efeitos do Reidi (kR\$)	2.868.503
Opex (kR\$)	13.824.675
Contribuição fixa anual (kR\$) – 6º ao 30º ano da concessão	21.272
Contribuição variável (R\$/TEU)	53,35
VPL do fluxo de projeto (kR\$)	702.178
Despesas pré-assinatura do contrato (kR\$)	234.155
VPL ajustado (kR\$)	468.023
Depósito Inicial na Conta Vinculada (kR\$)	327.616
Excedente econômico transformado em cont. fixa (kR\$)	140.407

Fonte: elaboração própria com dados do EVTEA

V - Adequação das minutas jurídicas

V.1 - Conta Vinculada

76. O instituto da conta garantia (*escrow account*), ou conta centralizadora de recebíveis, é um mecanismo que, já faz algum tempo, vem sendo adotado em projetos complexos e de grande envergadura que envolvem riscos relevantes e diversificados e que requeiram uma segurança financeira maior e a estabilidade no adimplemento das obrigações pecuniárias pelas partes envolvidas, ajudando a mitigar, dentre outros, os riscos de passivos contingentes, de liquidez, de solvência e, até mesmo, do próprio negócio, como o risco de demanda, por exemplo.

77. Provavelmente, ela teve sua origem e até hoje é muito utilizada, no mercado de capitais, mais especificamente nas operações societárias de M&A (*Merger and Acquisition*), fusões e aquisições, em situações, por exemplo, que a empresa adquirida possui risco contingente relevante e a adquirente exige, por contrato de *escrow* (ou conta *Escrow*), um contrato acessório em que seja mantido parte do valor da aquisição sob a custódia de terceiro depositário e neutro, até que o processo seja concluído e os riscos superados.

78. A *escrow account*, portanto, possui a natureza de ser uma conta garantia em que se depositam e se reservam recursos financeiros de uma, ou de ambas as partes contratantes, segundo suas responsabilidades contratuais, com a finalidade de se adimplir obrigações futuras, por vezes, incertas, que surjam, ou decorram da execução contratual, e até mesmo após o seu encerramento.

79. Assim, esclarece, KAYO (2019, p. 15)¹

Sob esse aspecto, uma pesquisa realizada pela Deloitte em 2015, com 87 executivos do mundo inteiro que realizaram atividades de fusão e aquisição no Brasil entre os anos de 2012 e 2014, demonstrou que 51% dos entrevistados consideram a *escrow account*, com manutenção dos recursos até a prescrição do risco, uma ferramenta mitigadora de risco tributário nas operações de fusão e aquisição no Brasil.

80. A discussão, na administração pública brasileira, sobre a constituição de mecanismos de garantia, nos contratos de delegação de serviços públicos, começou a ganhar força com a vigência da Lei 11.079/2004, Lei das Parcerias Público-Privadas (PPP). Nesse tipo de contratação, em virtude das características e dos riscos envolvidos no projeto, bem como da exigência de aportes e/ou contraprestações de recursos do ente público (ou Poder Concedente), necessários à sua viabilidade econômico-financeira, exige-se o estabelecimento de mecanismos de garantia ao adimplemento contratual por parte desse ente estatal.

81. Com isso, segundo OLIVEIRA, SELLIN e SILVA (2021, p. 78)², as garantias, ‘como regra geral, têm sido viabilizadas por meio da estruturação de fundos garantidores, penhor de ativos, vinculação de receitas orçamentárias como o Fundo de Participação dos Estados (FPE) e Fundo de Participação dos Municípios (FPM) ou aporte de recursos em contas garantia (*escrow account*)’.

82. Ainda, segundo os autores (p. 78), a disponibilidade de garantias adequadas continua sendo um dos principais gargalos para a expansão do mercado de PPPs e, pelo fato de os entes estatais não disporem de ativos, recursos e receitas orçamentárias suficientes para a garantia necessária dos projetos, surge a necessidade de se buscar soluções que as viabilizem, dentro de uma realidade fiscal limitada, objetivando suportar possíveis riscos de inadimplemento do setor público, ou garantir a devida indenização prévia nos casos de encampação.

83. Mais recentemente, apesar de os riscos de inadimplemento serem bem menores por parte dos entes estatais, partindo-se do pressuposto de que, nas concessões comuns, a exploração da atividade econômica, ou da prestação de serviços públicos, ocorrer por conta e risco da concessionária (art. 2º, II e III, da Lei 8.987/1995), em alguns casos, vislumbrou-se também a possibilidade de utilização das contas-garantia para fazer frente a riscos, delineados no modelo de concessão, que possam comprometer a previsibilidade dos recebíveis e, com isso, comprometer a viabilidade econômica do empreendimento.

84. Como exemplo, destaca-se a inovação, dentre outras, introduzida no Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE), na sua 4ª etapa, em que se introduziu um conjunto de contas vinculadas às receitas da concessionária, destinadas a disponibilizar recursos suficientes frente a certas obrigações contratuais específicas. A título de exemplo, pode-se elencar o caso da nova concessão da BR-116/RJ/SP (CCR), que utiliza a seguinte metodologia de contas vinculadas, a saber: conta centralizadora, conta de aporte, conta de retenção, conta de ajuste, conta de ajuste temporária, conta do *free flow*, conta do trecho Viúva Graça e a conta de livre movimentação, cada uma dessas com sua finalidade específica.

¹ KAYO, Graziella Mosareli. **A Conta Vinculada (escrow account) em Operações de Fusão e Aquisição**: Resolução de Impasses sobre Liberação dos Recursos Depositados. Dissertação de Mestrado. Fundação Getúlio Vargas, Escola de Direito de São Paulo. São Paulo: 2019. Disponível em:

https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/28592/KAYO%2c%20G.%20M.%20-%20Dissertação%20final%2019_12_19.pdf?sequence=1&isAllowed=y (acessado em 14/10/2022)

² OLIVEIRA, Rogério Ceron de; SELLIN, Victor Bueno; SILVA, Maira Madrid Barbosa da. **Estruturação de Garantias sob Ambiente de Restrições Fiscais**. A utilização de Parcela do Ganho de Eficiência como Fonte de Recursos para Conta Garantia (escrow account). Cadernos da Escola Paulista de Contas Públicas. TCE-SP. São Paulo: 2021. Disponível em: <https://www.tce.sp.gov.br/epcp/cadernos/index.php/CM/article/view/140/132> (acessado em 14/10/2022)

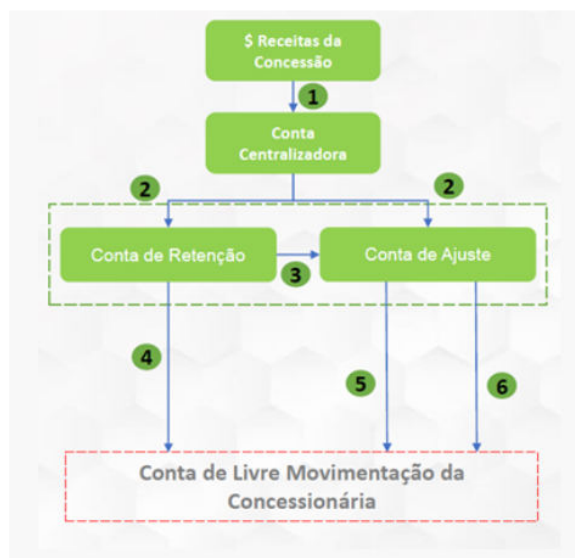
85. Para ilustrar o caso da nova concessão da via Dutra, conforme a Figura 1, abaixo, extrai-se a explanação de AZAMBUJA (2022)³. A conta centralizadora é aquela que recebe a receita bruta da concessão, a partir da qual o banco depositário realiza a divisão dos valores nas demais contas, conforme estabelecido no contrato.

86. A conta de aporte é aquela que recebe 50% do lance ofertado no leilão os quais serão transferidos para a conta de ajuste após sua constituição. As contas do *free flow* e do trecho Viúva Graça, por sua vez, reúnem os valores arrecadados pelo trecho rodoviário com cobrança automática de pedágio e fluxo livre e que são destinados à conta de ajuste e à conta de livre movimentação.

87. As contas de ajuste, de ajuste temporária e de retenção são as contas da concessão efetivamente consideradas. A primeira conta abarca os recursos vinculados que podem ser utilizados para ajuste final de resultados, de desconto de usuário frequente e de reequilíbrios econômico-financeiros. A segunda, reúne os recursos provenientes de receitas tarifárias excedentes arrecadadas durante a prorrogação da antiga concessionária. Por fim, a terceira conta receber os recursos relativos ao mecanismo de proteção cambial.

88. Finalmente, a conta de livre movimentação é a conta de titularidade da concessionária a qual pode ser movimentada por ela conforme sua necessidade.

Figura 1: Contas Vinculadas da concessão da Via Dutra (BR-116/RJ/SP)



Fonte: Ministério da Infraestrutura (*apud* Azambuja, 2022)

89. Assim, explica, AZAMBUJA (2022):

Basicamente, o mecanismo de contas corresponde à divisão da receita bruta entre diversas finalidades com o objetivo de garantir a saúde financeira da concessão, a estabilidade da tarifa e a modicidade tarifária. Tal receita é depositada na conta centralizadora e, posteriormente, movimentada para as demais contas (conforme disposto em contrato): contas de retenção, de ajuste e de livre movimentação.

³ AZAMBUJA, Bruno. **Contas vinculadas nas concessões rodoviárias: inovação ou brecha para comportamentos oportunistas?** Site Migalhas, publicado em 12/4/2022. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/363633/contas-vinculadas-nas-concessoes-rodoviaras-inovacao-ou-brecha> (Acessado em 12/10/2022)

Os recursos da conta de retenção podem ser utilizados nos 5 primeiros anos da concessão pelo acionamento do mecanismo de proteção cambial. Caso não seja usado nesse período, será revertido para a conta de ajuste.

Os valores da conta de ajuste serão utilizados para os reequilíbrios econômico-financeiros, para a compensação do desconto de usuário frequente e para ajuste final da concessão.

90. Pode-se depreender, portanto, que as demais contas, seja a de aporte, a *free flow*, do trecho Viúva Graça, e a de Retenção, todas elas após cumprirem sua finalidade específica no contrato, destinam os recursos para a conta de ajuste que é a ‘conta vinculada’ cujas finalidades precípua são de garantir os eventuais reequilíbrios econômico-financeiros ao longo do contrato e os ajustes financeiros finais da concessão.

91. Cabe ressaltar, ainda, em relação à inovação da 4ª etapa do PROCROFE, que alterou a modelagem no sentido de introduzir um modelo híbrido de distribuição da eficiência econômica no Leilão, qual seja a oferta do maior valor de outorga combinado com limite no deságio da tarifa, a importância dos pressupostos da estabilidade e da modicidade tarifária bastante sensíveis a impactos na cadeia logística da economia brasileira. Isso para dizer que o mecanismo de contas-garantia (*escrow account*) mostra-se, *a priori*, uma ferramenta de boa prática na perseguição da redução de custos nos projetos de infraestrutura.

92. No entanto, a forma e a finalidade, como tem sido prevista nos contratos de delegação, diferem substancialmente daquela conta vinculada, como prevista no art. 142 da nova Lei de Licitações (Lei 14.133/2021), em que se trata de modalidade específica no dever de pagamento pela Administração.

93. Ademais, do jeito que o instituto da ‘conta vinculada’ vem sendo empregado nas concessões comuns, restam dúvidas quanto ao seu emprego, em especial a definição dos objetivos que pretende atender nas concessões e, também, como ela se encaixa no quebra-cabeça no arcabouço do regime das finanças públicas e da responsabilidade fiscal.

94. Surgem, portanto, questionamentos com relação à ‘conta vinculada’, como:

a) qual seu regime jurídico, segundo a natureza dos recursos nela aportados, ou depositados?

b) de que parte no contrato cabe a titularidade da ‘conta vinculada’?

c) para qual(is) finalidade(s) ela deve ser adotada, num contrato de delegação? Quais são os requisitos, critérios e limites na sua previsão?

d) quais são as formalidades exigidas para que ela atenda os contornos da responsabilidade de gestão fiscal do ente estatal? e

e) não menos importante, no caso dos serviços de infraestrutura delegados, como se dará o acompanhamento e a fiscalização pelas agências reguladoras, com relação à aplicação dos recursos da ‘conta vinculada’?

95. No caso das concessões portuárias, trata-se também de inovação na modelagem jurídica e econômico-financeira do setor. O presente projeto de concessão do Porto de Itajaí/SC, juntamente com os Portos de São Sebastião/SP e de Santos/SP, são os precursores deste mecanismo de garantia no que concerne a eventuais e possíveis obrigações pecuniárias futuras do Poder Concedente com relação a esses contratos de concessão.

96. Apesar de objetivos similares, o contorno da composição dessas contas, os critérios e limites se distinguem em cada um dos projetos. No caso de Santos/SP, por exemplo, apesar da previsão do desembolso inicial de R\$ 200 milhões para o pagamento de passivos preexistentes que, dessa forma, serão abatidos do valor da outorga, a principal fonte de recursos advém de

percentual fixo das receitas brutas operacionais, pós equilíbrio econômico-financeiro inicial da concessão.

97. Já, no caso de Itajaí/SC e de São Sebastião/SP, a natureza dos recursos é distinta da, de Santos/SP, pois advém dos valores do próprio equilíbrio econômico-financeiro inicial, que equivalem ao valor de outorga da concessão.

98. Ainda, na concessão do Porto de Santos/SP, existe valor de saldo limite na manutenção da 'conta vinculada', limite este que inexistente, nos casos dos Portos de Itajaí/SC e de São Sebastião/SP.

99. Na presente concessão, o Ato Justificatório, Nota Técnica 27/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA (peça 53, p. 18) expõe o seguinte:

A exemplo de outros projetos de infraestrutura e a fim endereçar os desafios abaixo, foi proposta a adoção do mecanismo de Conta Vinculada no projeto de desestatização do Porto de Itajaí.

- a impossibilidade de se prever todos os investimentos que seriam necessários ao longo da concessão ou de gatilhos de investimento previamente definidos;

- garantir que parte dos recursos gerados pela própria concessão pudessem ser reinvestidos no Porto Organizado de modo a fazer face às necessidades supervenientes para desenvolvimento do Porto de Itajaí.

O mecanismo proposto consiste basicamente na abertura de uma conta bancária perante uma instituição financeira - o banco depositário - e no depósito de valores que, apesar de pertencerem a uma das partes, só poderão ser movimentados pelo banco depositário dentro de regras e limites previamente estabelecidos em um contrato, impedindo assim que uma parte ou outra utilize os recursos para outra finalidade senão aquela definida no contrato.

100. Nessa linha, a Cláusula 11.1.1 da minuta do contrato prevê a declaração das Partes, o que inclui o Poder Concedente, de que os recursos depositados na 'conta vinculada' não integram o patrimônio da União. A cláusula 11.5.1, por sua vez, estabelece que apenas se tornarão bens reversíveis o saldo remanescente da 'conta vinculada', após cumpridos todos os compromissos do Poder Concedente.

101. Esses recursos, no entanto, são provenientes, segundo a Cláusula 11.2, dos valores das contribuições fixas e variáveis. Além deles, serão também depositados pela adjudicatária, como condição para a assinatura do contrato, as quantias de R\$ 327.616.020,56 (trezentos e vinte e sete milhões, seiscentos e dezesseis mil, vinte reais com cinquenta e seis centavos) e de 9 (nove) vezes àquela ofertada no *bid* vencedor, nos termos do item 7.1, III, 'a' e 'b' da minuta do edital.

102. A cláusula 11.4 da minuta do contrato prevê expressamente que os recursos depositados na 'conta vinculada', destina-se exclusivamente para a finalidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de riscos expressamente alocados ao Poder Concedente.

103. Ainda, a Cláusula 11.5 estabelece que, uma vez extinta a concessão, se a concessionária fizer jus à indenização, o Poder Concedente utilizar-se-á de eventual saldo existente na 'conta vinculada' para fazer frente a tal pagamento. Caso remanesçam recursos na 'conta vinculada' após a devida indenização, esses serão considerados como bens reversíveis e serão revertidos ao Poder Concedente.

104. Finalmente, observa-se que o mecanismo da 'conta vinculada', modelado para a concessão do Porto de Itajaí/SC, não prevê, nem estabelece, qualquer limite de saldo para os recursos que lhe serão depositados. Nesse ponto, não é demais alertar, como será detalhado adiante, que se trata de recursos públicos em prol de garantir obrigações do Poder Concedente que exsurgem pela materialização de riscos a ele alocados no contrato.

105. Na modelagem da concessão do Porto de Santos/SP, por sua vez, há um limite no saldo que ficará disponível na ‘conta vinculada’. Senão, vejamos que a Cláusula 7.8.2 da concessão do Porto de Santos/SP, estabelece que:

7.8.2. O montante depositado na Conta Vinculada que superar o patamar de 27,5 % (vinte sete inteiros e cinco décimos por cento) da receita operacional bruta consolidada anual média referente aos 3 (três) últimos exercícios será transferido ao Poder Concedente pelo Banco Depositário por determinação do Poder Concedente, desde que tenha decorrido 10 (dez) anos contados da Data de Eficácia.

106. Uma provável causa desta distinção entre os modelos do Porto de Itajaí/SC e o de Santos/SP, como será explicitado a seguir na análise, tem a ver também com a ausência de uma uniformização, ou padronização, no uso do mecanismo da ‘conta vinculada’.

Análise da SeinfraPortoFerrovia

107. A delegação da concessão de serviços públicos, atividade de cunho econômico, ou ainda eminentemente pública, têm por pressuposto remunerar a entidade privada no limite do seu custo de oportunidade, ou da sua taxa mínima de atratividade para se desincumbir do negócio.

108. Entretanto, no mais das vezes, a atividade delegada apresenta uma atratividade econômica maior, que se traduz numa taxa interna de retorno (TIR) superior ao seu custo de oportunidade, traduzindo-se num lucro econômico maior do que zero. Este excedente econômico, por se tratar de uma atividade cuja titularidade pertence ao ente público, tem sua natureza pública, por consequência.

109. A destinação deste excedente poderá ser equacionada de diversas maneiras. As mais comuns, a título de exemplo, seriam a distribuição direta aos usuários por meio da garantia da modicidade tarifária, ou indireta, por meio da melhoria da qualidade dos serviços públicos disponibilizados.

110. Ainda, o excedente econômico pode servir de garantia a possíveis reequilíbrios futuros do contrato, como também podem ser devolvidos imediatamente, na sua percepção aos cofres públicos.

111. O que ocorre, no entanto, é que os valores que correspondem a este excedente econômico, *in casu*, apesar de serem recursos da outorga pelos serviços delegados, tanto o proveniente da ‘bonificação pela outorga’, ou seja, aquele proveniente do encargo de depósito pela concessionária do valor de 9 (nove) vezes o *bid*, como os provenientes das contribuições fixa e variável, foram concebidos, na modelagem da ‘conta vinculada’, como não pertencentes ao patrimônio do Poder Concedente, da Antaq ou de qualquer outro órgão ou entidade público.

112. Eles apenas serão considerados reversíveis ao final do contrato, caso haja saldo remanescente de todas as obrigações financeiras cumpridas pelo Poder Concedente em virtude da concessão.

113. Tal concepção acarreta uma total distorção ao que se pretende com delegação dos serviços públicos que é justamente remunerar o parceiro privado, sob o princípio da economicidade, no limite do mínimo da atratividade do empreendimento.

114. O que não cabe, portanto, sob qualquer pretexto, é transferir o excedente econômico da atividade delegada à concessionária, ao se assumir a hipótese de que os recursos destinados à ‘conta vinculada’ seriam privados, porque estar-se-ia permitindo que o privado se apropriasse irregularmente deste excedente, obtendo, com isso, uma rentabilidade superior ao seu custo de oportunidade.

115. No presente caso, tal situação fica patente com relação aos valores que resultam diretamente do modelo de FCD, quais sejam as contribuições fixas e variáveis. Ao contrário, o

encargo da empresa adjudicatária depositar na ‘conta vinculada’ os valores de R\$ 327.616.020,56 e o de 9 (nove) vezes o *bid*.

116. Em relação a ao valor que excede o *bid*, exige-se um maior esforço de raciocínio, mas, vejam, segundo a lógica das empresas que participam do leilão para fins de tomada de decisão, ela irá desembolsar pelo *bid* não apenas 1 (uma) vez esse valor, mas no total de 10 (dez) vezes (1+9 vezes), pois é certo que 90% deste recurso será destinado à ‘conta vinculada’ e, de lá, servirá para garantir futuros reequilíbrios por parte do Poder Concedente, ou, alternativamente, se tudo der certo, será revertido aos cofres públicos no fim do contrato.

117. Em outras palavras, este excesso de *bid*, portanto, suplanta *bid* ofertado e chega a 10 vezes seu valor, sendo que 90% estariam reservados para as finalidades previstas na ‘conta vinculada’. Em verdade, a União terá a obrigação de deixar 90% do *bid* do leilão como garantia na ‘conta vinculada’, diferindo a apropriação deste *bid*, se houver, apenas para o fim do contrato.

118. É preciso esclarecer que só se pode chamar de recursos da concessão as receitas que provêm após o equilíbrio econômico-financeiro inicial com a retirada, ou desconsideração do excedente econômico retratado pelo valor de outorga e das contribuições fixa e variável. Apenas aí, o concessionário será remunerado pelos custos que lhe são delegados, quais sejam o custo de oportunidade, o dos investimentos e os operacionais do empreendimento.

119. Além disso, como dito acima, repise-se, na hipótese de serem recursos privados, a concessionária estaria se apropriando indevidamente da mais valia da concessão a quem cabe por direito ao Poder Concedente. Seria o caso de a concessionária obter uma rentabilidade superior ao seu custo de oportunidade ($TIR > WACC$).

120. Os casos das PPPs são exemplos a parte por terem outra racionalidade de distribuição de obrigações, riscos e encargos. Além deles, no caso das concessões de rodovia, os recursos da concessão se originam exclusivamente das receitas tarifárias que advém da operação da concessão, após o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

121. É, portanto, um equívoco, na presente concessão, que os valores da ‘bonificação pela outorga’, incluindo os R\$ 327.616.020,56 e os 9 (nove) vezes o *bid*, além dos valores das contribuições fixa e variável sejam considerados privados.

122. Ainda, como evidência da distorção estabelecida na composição dos recursos a serem aportados na ‘conta vinculada’, é a incoerente e contraditória hipótese de que os recursos ditos privados sejam utilizados para arcar com futuras obrigações de desequilíbrios econômico-financeiros futuros por parte do Poder Concedente. Isso não faz qualquer sentido.

123. Cabe, portanto, **determinar ao MInfra e à Antaq que, antes de publicar o Edital, explicitem nas Cláusulas 11.1.1, 11.2 e 11.5.1 da minuta do contrato que os valores provenientes das contribuições fixas e variável, disponibilizados na ‘conta vinculada’ são ‘recursos públicos’ da outorga da União, tendo a natureza de garantia passíveis de custear exclusivamente obrigações do Poder Concedente em face de reequilíbrios econômico-financeiros futuros, de forma a atender os art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, ‘d’ da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021.**

124. Cabe também **determinar ao MInfra e à Antaq que, antes de publicar o Edital, estabeleça, nas regras do itens 7.1, III, ‘a’ e ‘b’ da minuta do edital, cujas parcelas são, respectivamente, R\$ 327.616.020,56 e a parcela de 9 vezes o bid, a serem depositados na ‘conta vinculada’, são, na verdade, efetivamente recursos públicos da outorga da União, com natureza de garantia passíveis de custear exclusivamente obrigações do Poder Concedente em face de reequilíbrios econômico-financeiros futuros, de forma a atender os**

art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, ‘d’ da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021.

125. Em relação à falta de uniformização na definição do regime jurídico, segundo a natureza dos recursos aportados na ‘conta vinculada’, nem quanto à definição das hipóteses de sua previsão e respectivas finalidades, critérios, requisitos e limites no seu modo de utilização, entre outros assuntos relevantes, acarretam insegurança jurídica, que podem desaguar em futuras judicializações nos contratos delegados.

126. Além disso, a despeito de, em tese, a ‘conta vinculada’ ser, *a priori*, uma boa prática de gestão de política pública, a falta de regras claras preestabelecidas e seu uso a mercê das peculiaridades e das conveniências de cada projeto acarretam maior risco regulatório e ineficiência, por falta da correta calibragem de custo-benefício do seu emprego em cada concessão de serviço público.

127. Por exemplo, a manutenção de valores depositados na ‘conta vinculada’, além do mínimo necessário para cobrir os riscos contratuais designados para o Poder Concedente, pode representar um ‘empocamento de recursos’ desnecessários na ‘conta vinculada’, que poderiam ser utilizados para cobrir déficits públicos, por exemplo.

128. Ainda, a existência de recursos ilimitados pode sinalizar ao concessionário um viés oportunista, o que exigira da Agência reguladora um custo de fiscalização bem maior em relação à aplicação dos recursos da ‘conta vinculada’.

129. Por tudo isso, conclui-se que não há uma regulamentação específica por parte da Agência Reguladora que homogeneíze a previsão e a utilização do instituto da ‘conta vinculada’ nos contratos de delegação do setor portuário. Isso vai de encontro ao que determinam os art. 5º, IX, art. 20, II, ‘b’, 23, II e V, e art. 27, XV, da Lei 10.233/2001; art. 6º, §3º, da Lei 12.815/2013 c/c art. 8º, VII, do Decreto 8.033/2013.

130. Outro problema que surge com base da ideia equivocada de se conceber os recursos públicos disponibilizados na ‘conta vinculada’ como sendo recursos privados é o induzir à interpretação de que não haveria necessidade de maiores formalidades no manejo dessas verbas, ignorando, portanto, a ‘liturgia’ necessária que é exigida pelo direito financeiro para planejar, prever, orçar e executar receitas e despesas públicas.

131. No presente caso, com relação aos recursos depositados na ‘conta vinculada’, trata-se de receitas orçamentárias patrimoniais, como elencado na tabela IV da Portaria Conjunta STN/SOF 163/2001.

132. Nada obstante, a concessão de garantias por qualquer ente estatal, segundo o direito financeiro, é uma das espécies de endividamento público, no sentido mais amplo, como dispõe o art. 29, IV, da LRF.

133. Por um lado, por se tratar, em tese, de um caso específico de exceção ao princípio orçamentário de ‘não afetação das receitas’, como dispõem os art. 165 e art. 167, IV, da CF. Assim, vislumbra-se, em tese, por analogia extensiva a partir das parcerias público-privadas e como iniciativa de boa prática na gestão e manutenção da eficiência nos investimentos em infraestrutura, a possibilidade de o Poder Concedente reservar garantias às suas contraprestações, ou obrigações pecuniárias, como previsto no art. 8º da Lei 11.079/2004.

134. O que não pode ocorrer é o descumprimento das formalidades legais exigidas para elaboração, dotação e execução do orçamento da União e da submissão à regência da legislação de responsabilidade fiscal.

135. Apesar de não serem formalmente incluídas na definição da dívida consolidada da União, e não se enquadrarem nos limites da LRF para fins de contratação de operações de crédito, as

garantias concedidas pela União, no âmbito dos contratos de concessão, permissões e parcerias público-privadas (PPPs) constituem-se riscos fiscais potenciais que podem impactar negativamente a solidez das contas públicas, devendo seguir os critérios e parâmetros específicos de limites de endividamento do art. 22 e 28 da Lei 11.079/2004 (Lei das PPPs), assim preceitua o Manual de Demonstrativos Fiscais da STN (MDF – STN, p. 55):

Outros Riscos Específicos

Esta subseção destina-se a tratar de eventos de riscos específicos, não incorporados nos grupos de riscos anteriores, que também podem afetar as contas públicas. A título de exemplo, podem-se citar os seguintes riscos: Riscos relativos à administração da Dívida Pública Mobiliária, **Riscos em Concessões e Parceria Público-Privadas (PPPs)**; Riscos referentes às Empresas Estatais Federais, Riscos referentes ao Fundo de Financiamento Estudantil – FIES, Riscos referentes ao Sistema Financeiro Nacional. (grifo nosso)

136. O art. 4º §3º, da LRF exige que a LDO explicita os riscos envolvidos à política de gestão dos riscos fiscais de forma responsável. Dentre os riscos fiscais passíveis de serem identificados, quantificados e monitorados, pode-se destacar os passivos contingentes, que, segundo o Manual de Demonstrativos Fiscais (MDF) da Secretaria do Tesouro Nacional (12ª Edição, 2022), são aqueles riscos decorrentes de compromissos firmados pelo Governo em função de lei ou contrato que dependam da ocorrência de um ou mais eventos futuros – que podem ou não ocorrer – para gerar compromissos de pagamento.

137. Ademais, outra consequência da falta de padronização na utilização do mecanismo da ‘conta vinculada’, em virtude da inexistência de uma regulamentação específica, leva à ausência de previsão, ou do estabelecimento de qualquer limite de saldo para os recursos públicos que serão depositados na ‘conta vinculada’, no caso da concessão do Porto de Itajaí/SC.

138. A necessidade de se estabelecer um limite de recursos disponibilizados como garantia de eventos futuros incertos que acarretam obrigações contratuais por parte do Poder Concedente não se faz por acaso. Ao contrário, as garantias contratuais prestadas pela União, espécie de endividamento público, nos termos do art. 29, IV, da Lei Complementar 101/2000 (LRF), submetem-se ao regime de responsabilidade da gestão fiscal, como pressupõe o art. 1º, §1º, da LRF.

139. Ainda, com relação à falta de limites no saldo da ‘conta vinculada’, pode-se relacionar a ineficiência, em virtude de não se calibrar adequadamente o esforço financeiro necessário, em termos da garantia adequada, para fazer frente às obrigações que podem ficar a cargo do Poder Concedente durante a execução do contrato.

140. Isso pode também dar azo à ineficiência com a possibilidade de comportamento oportunista da concessionária, visando extrair ao máximo o que a fonte ilimitada de recursos garantidos lhe pode proporcionar, i.e., em termos de superdimensionamento de capacidade frente a expectativa de crescimento, ou captura da demanda, dentre outras causas.

141. Por fim, como efeito, pode-se vislumbrar, partindo-se da premissa dos limites impostos ao endividamento público como pressuposto de uma gestão fiscal responsável pelo ente estatal, há risco de ocorrer externalidade negativa em virtude do excesso de garantia, com reflexos no limite de endividamento do Poder Concedente, potencialmente prejudicial a outros projetos de infraestrutura que, porventura, seja concebido algum mecanismo de garantia a ser concedido pelo Poder Concedente.

142. Cabe, portanto, determinar à Antaq que, em 90 (noventa) dias, apresente plano de ação para regulamentar a natureza, finalidades, requisitos, critérios e limites de utilização da ‘conta vinculada’, nas concessões de porto organizado, conforme sua esfera de atuação e

suas atribuições, nos termos do art. 23, II e V, e 27, XV, da Lei 10.233/2001, art. 6º, §3º, da Lei 12.815/2013 c/c art. 8º, VII, do Decreto 8.033/2013.

143. Cabe, também, recomendar ao MInfra que, antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de incluir cláusula na minuta do contrato, condicionando a eficácia e a utilização dos recursos disponibilizados na ‘conta vinculada’ à prévia regulamentação deste instituto pela Antaq.

144. Alternativamente, caso o MInfra não adote a recomendação acima de adaptação da minuta do contrato, cabe determinar ao MInfra que, antes de publicar o Edital, estabeleça limite para o saldo que deve permanecer na ‘conta vinculada’, de modo que o excesso seja devolvido ao Tesouro Nacional, em conformidade com o que preceitua os art. 1º, §1º, 5º, §1º, 29, IV, 32, §§4º, II, e 6º, e 40, §5º, da LRF e com base no *benchmark* da Cláusula 7.8.2 da minuta de contrato da concessão do Porto de Santos/SP.

Comentários dos Gestores

145. Nos comentários do MInfra, os gestores começam por ressaltar a relevância do instituto da ‘conta vinculada’, num contexto em que, dada a necessidade de atração de investimentos para os portos, é impossível, segundo eles, se prever todos os investimentos necessários durante a vigência do contrato e precificar de partida todos os riscos alocados ao Poder Concedente, sendo que a fim de mitigar essa seara de incertezas faz-se uso da utilização dessa importante ferramenta de garantia contratual.

146. As premissas básicas, portanto, para utilização da ‘conta vinculada’, segundo o MInfra, são, *in verbis* (peça 130, p. 2):

- a impossibilidade de se prever todos os investimentos que seriam necessários ao longo da concessão ou de gatilhos de investimento previamente definidos;
- a necessidade de criar algum mecanismo que conferisse liquidez a eventuais situações de Reequilíbrios Econômico-Financeiro - REEF decorrentes de impactos provocados por passivos desconhecidos em contratos de arrendamento (caso de Santos) cuja titularidade fosse transferida à concessionária, bem como para conferir liquidez aos pagamentos indicados pelo poder concedente em possíveis disputas arbitrais e em Comitê de Resolução de Controvérsias decorrentes;
- garantir que parte dos recursos gerados pela própria concessão pudessem ser reinvestidos no porto organizado de modo a fazer face às necessidades supervenientes para desenvolvimento do complexo; e
- ter um instrumento de modicidade tarifária para recompor o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato na superveniência de riscos alocados ao poder concedente, evitando assim uma elevação de teto tarifário para suportar tais recomposições.

147. No seu entendimento, portanto, *‘a conta vinculada serve como uma reserva de recursos (como uma ‘conta garantia’), com disponibilidade imediata, para utilização em situações determinadas e pré-estabelecidas conforme a matriz de riscos contratual, com o objetivo de conferir maior agilidade na recomposição de desequilíbrios econômico-financeiros’* (peça 130, p. 2).

148. Os gestores ressaltam ainda a convergência de entendimento com os itens 108 a 119 desta instrução, no sentido de que os recursos da concessão não incluem os de outorga, nem as contribuições fixa e variável, o que ele chama de ‘ônus da concessão’, ratificando que a destinação desses recursos devem ser definidas pelo poder concedente e que a concessionária, em nenhuma hipótese, poderá utilizar a ‘conta vinculada’, *in verbis*:

Ressalta-se que há convergência sobre o entendimento segundo o qual os recursos da concessão, correspondentes à remuneração da concessionária, de acordo com o equilíbrio econômico-financeiro contratual, não incluem os depósitos iniciais mais as contribuições fixa e

variável, que se caracterizam como ônus da concessão e cuja destinação deve ser definida pelo poder concedente. Logo, a concessionária não poderá, sob nenhuma hipótese, utilizar a conta vinculada para arcar com obrigações suas ou se apropriar indevidamente dos recursos que seriam destinados ao parceiro público. (peça 130, p. 2).

149. E complementa:

Justamente por essa razão, consta na Subcláusula 11.4 da minuta de contrato que os recursos depositados na conta vinculada poderão ser utilizados exclusivamente para a finalidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de riscos expressamente alocados ao poder concedente. (peça 130, p. 2)

150. Acrescenta, ainda, que a subcláusula 11.1.1. da minuta de contrato estabelece a titularidade da ‘conta vinculada’ para a Concessionária, sendo que os recursos nela depositados ‘*não integram o patrimônio do Poder Concedente, da ANTAQ ou de qualquer outro órgão ou entidade público*’.

151. Daí, os gestores explicitam qual o objetivo que pretendem com a ressalva na subcláusula 11.1.1, *in verbis*:

Entende-se que essa ressalva é **importante para atendimento da finalidade** almejada com a conta vinculada, uma vez que, **caso os recursos sejam caracterizados como públicos**, dever-se-á **observar a legislação específica e atender ao rito específico do orçamento e das finanças públicas para planejar, orçar e executar receitas e despesas públicas**. A adoção desse rito, no entendimento desta área técnica, **poderia colocar em risco a forma de utilização prevista em contrato e a própria finalidade da conta vinculada**, uma vez que ela visa estabelecer uma reserva de recursos, para garantir liquidez caso ocorram situações determinadas e pré-estabelecidas conforme a matriz de riscos contratual. Com isso, busca-se conferir maior agilidade na recomposição de desequilíbrios econômico-financeiro decorrente de risco alocado ao poder concedente.

152. Os gestores tecem também comentários a respeito de diversas formas de ônus, assumidos pelos parceiros privados, que são modelados caso a caso e, por vezes, são desembolsados previamente em contratos de arrendamentos portuários. Daí, relacionou, a título de exemplo, antecipação de receitas à administração portuária, pagamentos por bens reversíveis não amortizados, ou ainda investimentos fora da área arrendada.

153. O MInfra reitera também a competência atribuída ao Conselho Nacional de Desestatização, pela Lei 9.491/1997, cuja determinação de destinação dos recursos provenientes das desestatizações é atualmente executada pelo Conselho do PPI, nos termos do art. 7º da Lei 13.334, de 2016.

154. Menciona, que, apesar da ausência de regulamentação para adoção deste procedimento pelo CPPI, existem tratativas entre o MInfra, Infra S.A. (antiga EPL) e o Ministério da Economia para a elaboração de minuta de resolução a ser submetida ao CPPI, em que serão analisados aspectos da modelagem e das condições de desestatização do Porto Organizado de Itajaí (peça 130, p. 3).

155. A seguir, o MInfra realiza digressões a respeito de situações hipotéticas a respeito de várias situações possíveis e viáveis de fontes de recursos na conta vinculada, como segue:

É importante destacar que, o fato de recursos como depósitos iniciais e contribuições fixas e variáveis serem incluídos no fluxo de caixa do projeto, não altera a lógica de que todos esses valores se caracterizam como ônus da concessão cuja destinação deve ser definida pelo poder concedente. No presente caso, poderia ter se optado por definir recursos a serem depositados na conta vinculada como obrigação prévia ao contrato, como um dado de entrada do modelo econômico-financeiro. Porém, optou-se pela opção metodológica de alocar à conta vinculada os recursos da saída do modelo pelo fato desse valor ser de difícil mensuração prévia.

Em suma, independentemente dos valores a serem depositados na conta vinculada estarem incluídos no VPL do projeto ou decorrerem do seu excedente, esses recursos caracterizam-se como ônus da concessão. (grifo nosso)(peça 130, p. 3)

156. Para tal, aduziu vários exemplos de outros contratos de concessão na área de infraestrutura, especialmente, na de rodovias, que já utilizaram o instituto da ‘conta vinculada’, a saber: Concessão da BR 153/414/080/TO/GO; Concessão da BR-116/101/SP/RJ; Contrato 1/2021 do Governo do Estado do Piauí, referente à PPP para construção, operação e manutenção de infraestrutura de transporte de dados, voz e imagem; e Concorrência EC/002/2021/SGM-SE.

157. A seguir, a Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA (peça 130) utiliza-se da expressão ‘recursos do projeto’ como se fosse sinônimo de ‘recursos da concessão’, invertendo o rumo do raciocínio até então conduzido e passando a considerar os valores depositados na ‘conta vinculada’ como recursos do projeto de desestatização, oriundos de aportes da concessionária, ou decorrentes da geração de fluxos de caixa da concessão, *in verbis*:

A modelagem elaborada considera que os valores a serem depositados na conta vinculada são recursos do projeto de desestatização, oriundos de aportes da concessionária ou decorrentes da geração de fluxos de caixa da concessão, portanto, recursos vinculados ao projeto para fins de suportar futuros reequilíbrios, conforme as hipóteses constantes da alocação de riscos descrita na minuta de contrato de concessão. Uma vez atendidos os requisitos estabelecidos no edital e no contrato, esses recursos deverão ser repassados ao Poder Concedente, sendo eles depositados na Conta Única do Tesouro. Logo, o entendimento desta unidade técnica é que enquanto não atendidas as condições de reversão dos valores da conta vinculada, eles são recursos do projeto. Uma vez satisfeitas as condições previstas no contrato, esses valores devem ser arrecadados aos cofres públicos, momento em que eles serão classificados como de receita pública. Após a arrecadação e em atendimento ao princípio de unidade de tesouraria, será feito o recolhimento à conta específica do Tesouro Nacional. Assim, entende-se que essa sistemática não caracteriza nenhum tipo de burla às regras orçamentárias da União. (grifo nosso) (peça 130, p. 4)

158. Partindo deste último entendimento, a Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA passou a submeter à apreciação desta Corte de Contas a sugestão de algumas adaptações na redação das cláusulas contratuais e edilícias, como segue:

159. As alterações na minuta de contrato são as seguintes:

11.1.1 Para todos os efeitos legais, as Partes reconhecem que a Conta Vinculada é de titularidade da Concessionária e que os recursos nela depositados:

(i) Constituem encargos contratuais, têm destinação pública e serão utilizados exclusivamente para custear obrigações do Poder Concedente, nos termos da Subcláusula 11.4; e

(ii) não integram o patrimônio do Poder Concedente, da ANTAQ ou de qualquer outro órgão ou entidade pública. [...]

11.2 Ao longo do prazo de vigência da Concessão, a Concessionária deverá depositar diretamente na Conta Vinculada o valor da Contribuição Variável e da Contribuição Fixa, que constituem encargos contratuais e possuem destinação pública. [...]

11.5.1 Observada a hipótese da Subcláusula 11.5, caso ainda haja saldo na Conta Vinculada no encerramento do Contrato de Concessão, o referido recurso, decorrente dos encargos contratuais que possui destinação pública, será considerado como Bem Reversível e será revertido ao Poder Concedente, sem necessidade de pagamento de indenização a qualquer título à Concessionária. (inclusões em itálico) (grifamos)

160. As alterações na minuta de edital são as seguintes:

7.1 Como condição para assinatura do Contrato de Concessão, a Adjudicatária deverá: [...]

(iii) depositar, cumulativamente, na Conta Vinculada os seguintes valores, que constituem encargos contratuais e possuem destinação pública e serão utilizados exclusivamente para custear obrigações do Poder Concedente:

a) Depósito inicial no valor de R\$ 327.616.020,56 (trezentos e vinte e sete milhões, seiscentos e dezesseis mil, vinte reais com cinquenta e seis centavos); e

b) o montante correspondente a 9 (nove) vezes o valor ofertado a título de Valor de Outorga no Leilão, ou seja R\$ 9,00 (nove Reais) para cada R\$ 1,00 (um Real) de Valor de Outorga, considerando o lance vencedor oferecido na etapa de viva-voz, caso aplicável. (inclusões em itálico) (grifamos)

161. Os comentários da Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA concluem que a adoção do termo ‘destinação pública’ ao invés de ‘recursos públicos’ atenderia as finalidades concebidas para a execução do contrato (peça 130, p. 5).

162. Divergindo do MInfra, a Antaq, por meio da Nota Técnica 37/2022/CPLA, posiciona-se no sentido de não enxergar impedimento em incluir a expressão ‘recursos públicos’ nos documentos jurídicos, para que fique claro que os recursos aportados na ‘conta vinculada’ são, de fato, recursos públicos.

163. A Nota Técnica 37/2022/CPLA da Antaq sugere, ainda, além da retificação das cláusulas 11.1.1, 11.2 e 11.5.1 da minuta do contrato e 7.1, III, ‘a’ e ‘b’ da minuta do edital, a retificação da cláusula 1.1.1.21, que trata das definições dos principais termos utilizados nos documentos jurídicos, passando a conter a seguinte redação:

1.1.1.21. Conta Vinculada: Conta bancária de movimentação restrita, de titularidade da Concessionária, aberta junto ao Banco Depositário, movimentável somente com autorização da ANTAQ, na qual foi depositado o Valor de Outorga ofertado no Leilão e serão depositados os valores devidos pela Concessionária ao Poder Concedente a título de Contribuição Fixa e Contribuição Variável, todos esses aportes classificados como recursos públicos, que funcionará nos termos definidos na Cláusula 111 e no contrato celebrado entre a Concessionária, o Banco Depositário e a ANTAQ, conforme minuta referencial constante do Anexo 10. (peça 126, p. 2)

164. A Antaq sugere também as seguintes redações para as cláusulas contratuais e edilícias:

11.1.1. Para todos os efeitos legais, as Partes reconhecem que a Conta Vinculada é de titularidade da Concessionária e que os recursos nela depositados são classificados como recursos públicos, porém não integram o patrimônio do Poder Concedente, da ANTAQ ou de qualquer outro órgão ou entidade público.

11.2. Ao longo do prazo de vigência da Concessão, a Concessionária deverá depositar diretamente na Conta Vinculada o valor da Contribuição Variável e da Contribuição Fixa, sendo que os valores de ambas contribuições são classificados como recursos públicos.

11.5.1. Observada a hipótese da Subcláusula 11.5, caso ainda haja saldo na Conta Vinculada no encerramento do Contrato de Concessão, o referido recurso será considerado como Bem Reversível e será revertido ao Poder Concedente, dado sua classificação como recurso público, sem necessidade de pagamento de indenização a qualquer título à Concessionária.

[EDITAL] 7.1, III. depositar, cumulativamente, na Conta Vinculada os seguintes valores, cujos montantes são classificados como recursos públicos. (grifamos) (peça 126, p. 2)

165. Com relação a proposição para que a Antaq estabeleça um plano de ação, visando regulamentar a ‘conta vinculada’, a Antaq primeiramente reportou-se às premissas para introdução no contrato deste mecanismo, na mesma linha do MInfra, como consta no parágrafo 146 desta instrução.

166. Ressaltou ainda os benefícios advindos da introdução do instituto da ‘conta vinculada’ já a partir da sua utilização nos contratos de PPP.

167. Finalmente, reconhecendo a importância do mecanismo e a impossibilidade de se prever *a priori* as conjunturas surgidas no decorrer de uma concessão, a Antaq julga pertinente haver regulamentação, visando disciplinar a utilização do instituto da ‘conta vinculada’, *ipse litteris*:

Dito isso, realça-se também o fato de que não é possível prever todas as situações em que o contrato será submetido ao longo do prazo da concessão, ou seja, não há como estabelecer de antemão, através do contrato, a plenitude das regras acerca da utilização da conta vinculada.

Dessa forma, dada a importância do mecanismo e a impossibilidade de se prever *a priori* as conjunturas surgidas no decorrer da concessão, julga-se como pertinente a regulamentação, isto é, não há objeções à apresentação de um plano de ação visando regulamentar a natureza, finalidades, requisitos, critérios e limites de utilização da conta vinculada, no prazo de 90 dias.

Ressalta-se, no entanto, que apesar da determinação ser relacionada especificamente ao procedimento de concessão do Porto de Itajaí, o mecanismo também foi adotado nos demais projetos de concessão ora em curso. Assim, entende-se que seja a regulamentação em regra de efeito geral, a fim de contemplar todos os casos que possuam previsão contratual desse curso. (peça 126, p. 2)

168. Dada a regulamentação da Antaq, com relação à conveniência e oportunidade de incluir cláusula na minuta do contrato, condicionando a sua eficácia e utilização dos recursos disponibilizados na ‘conta vinculada’ a referida regulamentação, o MInfra, apesar de não ver óbices, mas divergindo da Antaq, entende que não há necessidade de regulamentação para utilização de tais recursos porque sua finalidade restringe-se exclusivamente à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a partir da materialização de riscos incorridos pelo Poder Concedente.

169. O MInfra ressalta ainda que na hipótese de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, o contrato prevê a apreciação e decisão prévia da Antaq, observado procedimento da Portaria MInfra 530 de 2019. A escolha da alternativa de recomposição, inclusive a utilização dos recursos da ‘conta vinculada’, é prerrogativa do Poder Concedente (peça 130, p. 10).

170. A partir da ideia da desnecessidade de inserção de cláusula em que se pretendia postergar a eficácia da utilização dos recursos até a devida regulamentação da Antaq, volta-se para a questão da falta de limitação dos valores depositados na ‘conta vinculada’, além do mínimo necessário para cobrir os riscos contratuais designados ao Poder Concedente, o que, em tese, poderia acarretar um ‘empocamento de recursos’, a Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA argumenta que se tratou de uma opção em função das especificidades do projeto, que se distinguem consideravelmente da, de Santos, como transcrito a seguir:

Na concessão do Porto de Santos, vale considerar que os primeiros anos da concessão estão sujeitos a maior risco de disputas e pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro, uma vez que a adoção da concessão cheia horizontal é um modelo inovador e ainda não consolidado, bem como que a fase de transição para o novo modelo de autoridade portuária privada pode levar ao risco de contestações por parte dos atuais arrendatários com repercussão nas ações da Antaq e do Poder Concedente, consequentemente também com impacto da concessão. Considerando o prazo prescricional para exercício de direitos e a duração razoável de eventuais disputas arbitrais, projeta-se que, a partir de determinado ano da concessão, já não seria necessário um montante tão elevado de recursos depositados na conta vinculada.

Desse modo, para não gerar o acúmulo desnecessário de recursos nessa conta quando não houver necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, seja por questões anteriores com os contratos de arrendamento, seja por hipóteses da alocação de riscos como novos investimentos para realizar ou quando o montante for claramente superior à necessidade de investimentos do Porto Organizado, previu-se para o projeto de Santos que, após 10 anos da data de eficácia do contrato, o montante depositado na conta vinculada que superar o patamar de 27,5%

(vinte sete inteiros e cinco décimos por cento) da receita bruta anual média referente aos 3 (três) últimos exercícios será revertido ao poder concedente.

Ademais, o Porto de Santos possui uma estrutura financeira significativamente mais robusta, conta com diversos arrendatários, o que confere melhores condições de suprir eventuais necessidades de novos investimentos em caso de déficits operacionais ou da materialização de outros riscos ao longo da concessão.

Já o Porto de Itajaí é relativamente mais vulnerável a eventuais riscos que possam ocorrer no horizonte do contrato. Por exemplo, há restrição de capacidade já identificada no decorrer do projeto, que poderá demandar novos investimentos em infraestrutura, os quais poderão a ser objeto de reequilíbrio pelo poder concedente. Ademais, sabe-se que há um histórico de eventos climáticos não seguráveis (nos termos da subcláusula 1.1.1.32 da minuta de contrato) com o potencial de causar danos nas estruturas do Porto de Itajaí. Nesse caso, a manutenção da concessão poderá ser assegurada em razão da disponibilidade de recursos robustos na conta vinculada. Dessa forma, ressalta-se que seria desnecessário calcular um limite para os recursos imprescindíveis para suportar todas as situações que podem se materializar ao longo da vigência da concessão. (peça 130, p. 5-6)

171. Em relação à questão da falta de limites ao saldo dos recursos depositados na ‘conta vinculada’, a Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA concluiu, portanto, que o impacto da materialização de certos riscos no Porto de Itajaí é diferente do que pode ocorrer no Porto de Santos. Assim, vislumbrou-se a pertinência de não se estabelecer os referidos limites, adotados no porto paulista, o que irá permitir maior garantia na continuidade das operações e, em última *ratio*, melhor atendimento aos usuários e à sociedade (peça 130, p. 6).

Análise dos Comentários dos Gestores

172. Os gestores do MInfra e da Antaq, apresentaram nos comentários as premissas básicas para utilização da ‘conta vinculada’.

173. *A priori*, o MInfra sinalizou entender os argumentos apresentados nos parágrafos 107 a 144 desta instrução, convergindo seu entendimento no sentido de que a avaliação econômica excedente do projeto, que corresponde ao excedente econômico resultante do equilíbrio inicial da equação econômico-financeira do estudo de viabilidade, é na verdade a mais valia do projeto e é próprio do Poder Concedente.

174. Ou seja, num primeiro momento, o MInfra parece ter compreendido que tanto o *bid*, como o valor de 9 (nove) vezes o *bid* e os R\$ 327.616.020,56, exigidos como depósito inicial, além dos valores de contribuições fixa e variável são, de fato, OUTORGA da concessão e, portanto, são recursos públicos.

175. Pareceu também entender que estes recursos se diferenciam dos recursos oriundos da concessão, chamados ‘recursos da concessão’, ou como o MInfra preferiu chamar ‘recursos do projeto de desestatização’. Tais recursos são aqueles que advém da dinâmica operacional do negócio em andamento e cobrem a remuneração da concessionária em termos de despesas operacionais e financeiras, de investimentos realizados e de seu custo de oportunidade.

176. Tentando ser mais explícito, a outorga é a mais valia *a priori* do projeto, tendo a mesma lógica do bem reversível, que é aquele não amortizado até o fim do empreendimento e que ainda tem valor *a posteriori*. Em ambos os casos, eles pertencem ao Poder Concedente.

177. Acontece que o MInfra, a partir da página 3 da Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA (peça 130), inverteu seu raciocínio e chegou à conclusão de que a origem dos recursos independente se ele é valor de outorga, ou se é ‘recurso da concessão’, em ambos os casos, o tratamento dado, infere-se deve ser o mesmo, pois se trata de ‘ônus da concessão’, *ipse litteris*:

Em suma, **independentemente dos valores a serem depositados na conta vinculada estarem incluídos no VPL do projeto ou decorrerem do seu excedente**, esses recursos caracterizam-se como ônus da concessão. (grifo nosso)(peça 130, p.3)

178. Com relação aos exemplos aduzidos pelo MInfra, em relação aos leilões de concessões rodoviárias e de PPPs, apesar de o instituto da ‘conta vinculada’ ter sido presumivelmente utilizado com a mesma finalidade de garantia de riscos de desequilíbrios econômico-financeiros futuros nas referidas concessões, a racionalidade de formação e aporte dos recursos nessas contas parecem não ser as mesmas do presente caso do Porto de Itajaí e fogem, portanto, ao escopo da análise desta fiscalização.

179. Ainda, é importante ressaltar que causa preocupação o entendimento adotado pelo MInfra, porque, segundo a Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA (peça 130, p. 2), a ressalva da cláusula 11.1.1, de que os recursos ‘não integram o patrimônio do Poder Concedente, da Antaq, ou de qualquer outro órgão ou entidade pública’, seria importante para o atendimento da finalidade almejada pela ‘conta vinculada’.

180. Ainda, segundo a Nota Técnica, de outra forma, a observar a legislação e o rito específico do orçamento e das finanças públicas para planejar, orçar e executar receitas e despesas públicas poderia colocar em risco a forma de utilização prevista no contrato para a ‘conta vinculada’.

181. O problema é que as normas cogentes de direito público, especialmente, as de direito orçamentário e financeiro e o princípio da legalidade não permitem este tipo de exceção. Se o recurso tem natureza jurídica de recurso público, deve ser devidamente classificado e ordenado, segundo as regras que lhe são estabelecidas nas normas de regência.

182. A seguir, tanto a Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA como a Nota Técnica 37/2022/CPLA sugerem adaptações às redações das cláusulas 11.1.1, 11.2 e 11.5.1 da minuta do contrato e 7.1, III, ‘a’ e ‘b’ da minuta do edital, além do caso da Antaq, da retificação, também, da cláusula 1.1.1.21 do contrato.

183. Apesar das adaptações deixarem mais clara a destinação do recurso, não caberia ao TCU imiscuir-se no poder discricionário dos gestores a escolher a forma mais apropriada dos atos administrativos e negociais. Sendo assim, a equipe da SeinfraPortoFerrovia prefere se abster de apresentar uma, ou outra, proposta de redação das minutas jurídicas, mesmo porque tal atribuição seria mais propícia a uma consultoria jurídica.

184. Sendo assim, com relação aos encaminhamentos do MInfra em relação às propostas dos subitens 474.1.1, ‘a’, ‘b’ da instrução preliminar, não foram apresentados novos elementos ou argumentos que pudessem alterar as conclusões obtidas.

185. Ademais, mesmo aquelas endereçadas à Antaq, nos subitens 474.1.2, ‘a’, ‘b’ da instrução preliminar, apesar da concordância desta Agência e da sugestão de adaptação nas redações realizadas, por uma questão de coerência com necessidade de manutenção das determinações ao MInfra, entende-se também que devem ser mantidas as propostas levantadas.

186. Além disso, em razão das preocupações levantadas nos parágrafos anteriores, propõe-se **determinar ao MInfra e à Antaq que, antes de publicar o Edital, retirem a última parte da redação da Cláusula 11.1.1 qual seja ‘os recursos nela depositados não integram o patrimônio do Poder Concedente, da ANTAQ ou de qualquer outro órgão ou entidade público’**, pois contraria justamente a natureza jurídica de recurso público dos valores depositados na ‘conta vinculada’, o que contraria os art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, ‘d’ da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021.

187. Com relação às propostas dos parágrafos 474.1.1, 'c', e 474.2.1, 'a', da instrução preliminar, em virtude dos fundamentos e acatando-se os argumentos apresentados pelos comentários dos gestores nos parágrafos 170 e 171 desta instrução, com relação à limitação de saldo dos valores depositados na 'conta vinculada', propõe-se transforma-la em recomendação, nos seguintes termos, **recomendar ao MInfra, com fundamento no art. 11 da Resolução-TCU 315/2020, que, antes de publicar o Edital, estabeleça limite para o saldo, visando evitar 'empocamento de recursos' desnecessários na 'conta vinculada', ou, alternativamente, preveja rotina de reavaliação periódica do saldo acumulado na conta, a fim de identificação e recolhimento de parte dos recursos ao Tesouro.**

188. Quanto à proposta de determinação do parágrafo 474.1.2, 'c' da instrução preliminar, endereçada à Antaq, propõe-se mantê-la, haja vista a plena concordância da Agência. Desse modo, propõe-se **determinar à Antaq que, em 90 (noventa) dias, apresente plano de ação para regulamentar a natureza, finalidades, requisitos, critérios e limites de utilização da 'conta vinculada', nas concessões de porto organizado, conforme sua esfera de atuação e suas atribuições, nos termos do art. 23, II e V, e 27, XV, da Lei 10.233/2001, art. 6º, §3º, da Lei 12.815/2013 c/c art. 8º, VII, do Decreto 8.033/2013.**

V.2 - Proposta Apoiada

189. Com relação aos documentos jurídicos, cabe destacar que a minuta de contrato na Cláusula 23 (peça 63, p. 48-49) traz a previsão do instituto da Proposta Apoiada, que constitui mecanismo de flexibilização em que a concessionária poderá, apoiada por armadores e/ou usuários das infraestruturas de acesso aquaviário, apresentar proposta para:

a) alterar as restrições à tarifação relativa à infraestrutura de acesso aquaviário de que trata o Anexo 3;

b) estabelecer um ou mais indicadores de desempenho ou parâmetros técnico- operacionais relacionados à infraestrutura de acesso aquaviário, que irão vigorar no quinquênio subsequente, a partir da revisão dos parâmetros da concessão seguinte; e

c) propor, por iniciativa própria ou em comum acordo com o poder concedente, realizar ou suprimir obras, serviços ou outros investimentos e ações para atingir níveis de serviço relacionados à infraestrutura de acesso aquaviário, distintos daqueles originalmente estabelecidos, que não possam ser parciais ou integralmente amortizadas ao longo do prazo da concessão, conforme análise baseada em fluxo de caixa marginal.

190. Nesse sentido, ainda de acordo com o delineamento da avença, tal sugestão de modificação deverá ser instruída com projetos e estudos de engenharia suficientes para identificar os novos investimentos, incluindo soluções de engenharia, materiais, prazo de construção; além de precificar o novo investimento para projeção de amortização ao longo do prazo remanescente da concessão, destacando-se o valor não amortizado. Ademais, deverá ser aprovada Antaq, a quem, segundo a minuta de contrato, caberá expedir regulamentos complementares sobre os critérios de avaliação e aprovação, incluindo os efeitos sobre as demais previsões contratuais relacionadas.

191. A proposta aprovada vigorará pelo período designado pela agência, no limite de até cinco anos entre as revisões dos parâmetros da concessão. Enquanto vigente, prevalecerá sobre os dispositivos contratuais que disciplinam as restrições à tarifação e os parâmetros que compõem a revisão dos parâmetros da concessão, no que couber, tendo em vista o escopo da proposta.

192. Diante do contexto de singularidade e inovação do instituto, na primeira diligência foi questionado ao MInfra a partir de que momento será permitido à futura concessionária apresentar proposta apoiada e como será mitigado o risco de que ela seja utilizada para se desvincular da modelagem inicialmente prevista para o porto e para a qual foi ofertado um lance vencedor.

193. Como resposta, a pasta ministerial declarou que não há previsão sobre o momento a partir do qual será permitido à futura concessionária apresentar a proposta, subentendendo-se que poderá ser apresentada desde o início da avença (peça 70, p. 6).

194. Ademais, alegou que a modificação exigirá uma ação coletiva coordenada da concessionária com as demais partes interessadas na exploração do objeto da concessão, com cada um defendendo seus interesses em relação à exploração do porto. Nesse contexto, considera improvável que as partes interessadas convirjam, em especial nos anos iniciais da vigência do contrato, para uma ampla alteração dos aspectos concessão, com considerável modificação da modelagem proposta originalmente.

195. Além disso, segundo o poder concedente, as propostas serão avaliadas e aprovadas pela Antaq, quando deverão ser evidenciados a pactuação entre as partes interessadas e a aderência ao interesse público.

196. Desse modo, concluiu ser baixo o risco de o instituto alterar e/ou distorcer a modelagem inicialmente prevista para o empreendimento (peça 70, p. 6).

197. Considerando as respostas acima, foi questionado à Antaq e ao MInfra o amparo normativo instituidor e delineador do mecanismo e como se dará essa ação coordenada da contratada com as demais partes interessadas na exploração do objeto da concessão, como armadores, TUPs do complexo portuário, clientes embarcadores do terminal portuário concedido e eventuais operadores portuários independentes. Igualmente, foi indagado qual será o poder de influência dessas demais partes e como isso será formalizado e observado.

198. Além disso, diante do Acórdão 2.462/2018-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas, solicitou-se a justificativa para não se delimitar em algum normativo ou disposição contratual as linhas gerais sobre o que constitui o nível adequado de transparência das informações da concessionária perante as demais partes interessadas, a fim de dar legitimidade ao processo de consulta aos usuários, evitando principalmente a assimetria de informação entre a concessionária e os outros atores envolvidos (armadores, transportadores de carga etc).

199. Em resposta, o órgão e a entidade alegaram não ter conhecimento de um normativo específico que regulamente o mecanismo. Contudo, asseveraram ter sido adotado com base em precedentes de concessões análogas vigentes, que já teriam sido analisadas por este Tribunal, como as do setor aéreo, a partir da 5ª rodada de concessões aeroportuárias, e a da desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

200. Ademais, segundo os autores, uma das premissas da Proposta Apoiada seria justamente a não existência de regras rígidas sobre como ocorrerá a ação coordenada entre a concessionária e as demais partes interessadas, uma vez que a finalidade seria alcançar pontos de consenso que possibilitem a flexibilização regulatória.

201. Todavia, isso não significaria a ausência de meios para assegurar a isonomia entre os atores relevantes caso haja distorções no uso do instituto, haja vista as previsões das Subcláusulas 23.4, 23.7 e 23.8 da minuta de contrato (peça 63, p. 49), quais sejam:

23.4 A proposta deverá ser aprovada ou rejeitada pela ANTAQ, a quem caberá expedir regulamentos complementares sobre os critérios de avaliação e aprovação, incluindo os efeitos sobre as demais previsões contratuais relacionadas.

(...)

23.7 Caso requerido, a ANTAQ poderá atuar como mediadora para facilitar o alcance de acordo entre as partes em negociação na Proposta Apoiada.

23.8 A ANTAQ poderá regulamentar regras e procedimentos que disciplinem a formulação e a aprovação da Proposta Apoiada.

202. Nesse sentido, entendem que agência reguladora exercerá papel fundamental na aplicação desse mecanismo, pois poderá rejeitar a proposta, atuar como mediadora entre as partes ou, ainda, eventualmente, regulamentar a sua aplicação.

203. Complementaram, outrossim, que o instituto seria uma evolução do paradigma regulatório, no sentido de aprofundar a flexibilização e a descentralização regulatória, possibilitando o surgimento de soluções inovadoras pelo mercado, o que seria particularmente relevante em contratos de longo prazo, no qual muitos fatores não poderiam ser previstos pelo regulador.

204. Nesse diapasão, o potencial de melhoria, com uma aplicação mais efetiva do princípio da consulta aos usuários e do engajamento construtivo dos diferentes atores que atuam no porto, superaria consideravelmente eventuais riscos existentes.

205. Mais especificamente sobre o nível adequado de transparência das informações da concessionária perante as demais partes interessadas, salientaram a existência de regras relativas à governança corporativa no bojo Cláusula 13 da minuta de contrato, bem como as obrigações da concessionária relativas à publicidade de dados e informações constantes na Subcláusula 14.8.

206. Ademais, destacaram o relatório de auditoria e o Acórdão 220/2020-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Vital do Rêgo, no âmbito do TC 004.992/2019-9, os quais teriam apreciado toda documentação referente às discussões que antecederam a introdução da Proposta Apoiada na 5ª rodada de concessões aeroportuárias pela Anac.

207. Igualmente, levantaram que, mediante o Acórdão 2.931/2021-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas, relativo ao processo de desestatização dos portos de Vitória e Barra do Riacho (TC 029.883/2017-2), fora determinado à Antaq, conforme o item 9.4.2, suprir as lacunas regulatórias existentes na minuta de contrato de concessão, entre elas as relativas à aplicação da Proposta Apoiada.

208. Nesse sentido, em cumprimento a decisão, a agência teria proposto a elaboração de um manual nos primeiros doze meses de vigência daquele contrato, tendo em vista que no primeiro ano não haveria qualquer demanda de Proposta Apoiada. Desse modo, tal regulação poderia porventura também orientar o uso do mecanismo no caso da desestatização do Porto de Itajaí (peça 2, p. 1-4, e peça 3, p. 1-3).

209. Por fim, em reunião realizada no dia 26/9/2022, a agência reguladora reconheceu que, em razão do ineditismo da Proposta Apoiada, de fato, há lacunas sobre como se dará o uso do mecanismo, notadamente quanto à participação e ação coordenada das partes interessadas e que há necessidade de constituição de normativo para disciplinar e regulamentar o tema.

Análise da SeinfraPortoFerrovia

210. De início, concorda-se que a Proposta Apoiada pode apresentar benefícios para consecução dos objetivos da desestatização do Porto de Itajaí e ser uma evolução regulatória.

211. Todavia, reconhece-se outrossim a relevância e sensibilidade das premissas e obrigações contratuais suscetíveis de alterações por meio do instituto, como as regras de tarifação, os indicadores de desempenho, os parâmetros técnico-operacionais e a previsão de investimentos.

212. Nesse sentido, mostra-se imperioso um adequado delineamento do instituto, seja por regulação discricionária ou contratual, para que ela atinja o seu fim de flexibilização e descentralização regulatória, com a possibilidade de adoção de soluções inovadoras pelo mercado, mitigando o risco de seu desvirtuamento, com o consequente esvaziamento do instituto com o passar do tempo.

213. Diante desse contexto, conforme se observa das respostas do MInfra e da Antaq, é de fundamental importância a participação das partes interessadas, como armadores, TUPs do

complexo portuário, clientes embarcadores do terminal portuário concedido e eventuais operadores portuários independentes, para legitimar e impor limites a nova proposta pleiteada.

214. Contudo, não há regras claras de como isso será feito, tampouco preceitos que garantam a sua efetividade e transparência.

215. Com efeito, os dispositivos levantados pela pasta ministerial e pela agência reguladora (Cláusulas 13, 14.8, 23.4, 23.7 e 23.8) (peça 63) tratam da governança corporativa da concessionária de uma forma geral; da publicidade das tarifas e de determinadas informações e documentos não relacionados à implementação do mecanismo; da atuação da Antaq como mediadora; e de regulamentos que ainda não foram elaborados pela agência reguladora. Deveras, não trazem um delineamento dos procedimentos para as eventuais alterações relevantes, tampouco fazem remissão a um normativo existente em que isso possa ser constatado.

216. Ademais, não subsiste o argumento do MInfra e da Antaq de que uma das premissas do instituto seria a não existência de regras rígidas sobre como ocorrerá a ação coordenada entre a concessionária e as demais partes interessadas, pois tal condição ajudaria alcançar pontos de consenso que possibilitem a flexibilização regulatória. Decerto, a falta de segurança jurídica e de condições de contorno claras podem justamente inibir a participação dos atores envolvidos.

217. Igualmente, os processos apreciados por este Tribunal apresentados pelos respondentes não avalizaram a falta de amparo normativo para a Proposta Apoiada.

218. Pelo contrário, o Acórdão 2.931/2021-TCU-Plenário ressaltou justamente a lacuna regulatória do instituto e determinou a regulação do tema.

219. Já o Acórdão 220/2020-TCU-Plenário, com seu respectivo relatório e voto, relativo ao setor aeroportuário, cuja realidade, normatização e agência reguladora apresentam características totalmente distintas, embora tenha reconhecido o mecanismo como uma evolução, destacou potencial risco existente na atuação da agência ao apreciar a Proposta Apoiada no sentido de avaliar se a negociação entre concessionária e empresas aéreas atenderá o interesse dos usuários de acordo com critérios técnicos a serem adotados.

220. Justamente por tal motivo, o Relator frisou o item 9.2.1 do Acórdão 2.462/2018-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas, que recomendara a delimitação por regulamentação superveniente ou disposição contratual das linhas gerais do nível adequado de transparência das informações da concessionária perante as demais partes interessadas, para fins de dar legitimidade ao processo de consulta aos usuários, evitando principalmente a assimetria de informação entre a concessionária e os outros atores envolvidos.

221. Diante do exposto, no presente caso toma relevo o risco de que o instituto seja utilizado para se desvincular da modelagem inicialmente prevista para o porto e para a qual foi ofertado um lance vencedor, podendo depauperar o valor presente líquido do projeto ou prejudicar os interesses dos usuários.

222. Destarte, propor-se-á **determinação à Agência Nacional de Transporte Aquaviário, com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e no art. 4º, inciso II, da Resolução-TCU 315/2020, para que somente autorize eventual proposta apoiada quando houver norma disciplinando o tema, em especial sobre como se dará: a ação coordenada da contratada com as demais partes interessadas na exploração do objeto da concessão; o poder de influência desses atores e como isso será formalizado e observado; e o nível adequado de transparência das informações da concessionária perante as demais partes interessadas, a fim de dar legitimidade ao processo de consulta aos usuários, evitando principalmente a assimetria de informação entre a concessionária e os outros atores envolvidos**, em obediência ao art. 37, *caput*, da CF/1988; ao art. 27, inciso IV, da Lei

10.233/2001; ao art. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013; ao art. 6º do Decreto 8.033/2013 e o item 9.2.1 do Acórdão 2.462/2018-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas.

Comentários dos Gestores

223. Por meio da Nota Técnica 37/2022/CPLA (peça 126), a Antaq informou que, no âmbito da concessão da Codesa, já está prevista a regulamentação da Proposta Apoiada. Com efeito, a agência asseverou que o prazo para conclusão do normativo é até setembro de 2023.

224. Desse modo, anuiu com o entendimento da equipe de fiscalização no sentido de que a aprovação de eventual proposta apoiada somente se dê após a elaboração da norma concernente ao instituto.

Análise dos Comentários dos Gestores

225. Considerando que não foram apresentadas objeções quanto ao encaminhamento do relatório preliminar, mantém-se a determinação em epígrafe.

V.3 - Matriz de Riscos - Cláusula 19.2.7

226. A alocação de riscos está estabelecida na Cláusula 19 da minuta do contrato na concessão do Porto de Itajaí/SC. Dentre as cláusulas que alocam riscos ao Poder Concedente, a 19.2.7 estabelece o seguinte:

19.2.7. Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área da Concessão, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção.

227. Em diligência formulada ao MInfra, questionou-se o fato de a referida cláusula 19.2.7 se omitir, nem discernir quanto à data provável de origem do passivo ambiental, relevando que seria importante explicitar que, nesses passivos identificados em até 12 (doze) meses, ressaltam-se aqueles que sejam por culpa da própria concessionária, ou, se o critério for o período, que tenham se originado já na vigência do Contrato.

228. Em resposta, o MInfra acatou a contribuição, informando que irá incorporar a sugestão de melhoria na redação da referida Cláusula, antes da publicação do Edital. (peça 97, p. 11)

229. Nada obstante, o item 5 da Seção F – Ambiental do EVTEA levanta a possibilidade de haver passivos ambientais preexistentes ao futuro contrato de concessão, tendo em vista a apresentação de lista de ocorrências pela SPI, entre 2012 e 2020, que inclui diversos incidentes de vazamento de óleo em solo, manchas órfãs e vazamento de produto perigoso, bem como desconformidades com os parâmetros de referência na água subterrânea. Como não há estudos que comprovem possíveis passivos ambientais, há risco da existência desses passivos, a seguir, *ipse litteris* (peça 60, p. 11):

Considerando que a SPI apresentou lista de ocorrências de incidentes ambientais na área do porto de 2012 a 2020, a qual inclui diversos incidentes de vazamento de óleo em solo, manchas órfãs e vazamento de produto perigoso, bem como as desconformidades com os parâmetros de referência na água subterrânea, apontadas pelos relatórios de atividades apresentados pela APM e SPI, e diante da ausência de estudos de passivos ambientais atestando a qualidade do solo e águas subterrâneas de áreas com potencial risco de exposição, **há o risco de existência de áreas afetadas.**

Então tendo em vista a metodologia indicada acima, verificou-se que na área de estudo analisada **apresenta indícios de contaminação**, sendo possível remetê-la à classificação como Área Potencialmente Contaminada.

Conforme já discutido, foram identificados indícios de potenciais contaminações ou não conformidades ambientais. Porém, caso permaneça a regra que tem sido adotada nos editais do Programa de Arrendamentos também para o Programa de Concessões Portuárias, serão de

responsabilidade do Poder Público Concedente os novos passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, desde que identificados pela nova concessionária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção. (grifo nosso)

Análise da SeinfraPortoFerrovia

230. A partir do próprio EVTEA, Seção F – Ambiental, portanto, constata-se relevante probabilidade da materialização de prejuízos ambientais que se deram na vigência do convênio de delegação à Superintendência do Porto de Itajaí/SC, cuja responsabilidade ambiental pode recair em face da atual operadora do terminal de contêineres do Porto, a APM Terminals (APMT), ou, ainda, de terceiros que podem eventualmente terem dado causa a este passivo.

231. O que há de certo é que a União não tem qualquer responsabilidade sobre estes passivos ambientais, identificados pela SPI, na lista de ocorrências de incidentes ambientais na área do porto, entre 2012 e 2020.

232. Por isso, a despeito da adaptação que será feita na Cláusula 19.2.7 da minuta do contrato, faz-se mister também que haja ingerência, ou negociação efetiva, entre o MInfra, a SPI e a APMT, de modo a equacionar a responsabilidade pelos eventuais prejuízos ambientais que decorram destes passivos, de modo que a responsabilidade recaia efetivamente sobre quem lhe deu causa.

233. Cabe, portanto, recomendar ao MInfra que, em função da Cláusula 19.2.7 da minuta do contrato, equacione, junto à SPI e à APMT, a responsabilidade por eventuais prejuízos ambientais, cuja origem tenha sido anterior à vigência do contrato de concessão, de modo que recaia efetivamente sobre quem lhe deu causa.

Comentários dos Gestores

234. A Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA trouxe a informação de que acatou a proposta de recomendação da instrução preliminar. Nesse sentido, proativamente, sugeriu a seguinte redação para a cláusula 19.2.7 (peça 130, p. 10):

19.2.7 Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento de Passivos Ambientais existentes dentro da Área da Concessão, **desde que não tenham sido causados pela Concessionária** e tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção;

19.2.7.1 A responsabilidade pelos custos referidos na Subcláusula 19.2.7, decorrentes de Passivos Ambientais cuja origem tenha sido anterior à vigência do Contrato de Concessão, recairá a quem efetivamente lhe deu causa. (Subcláusula incluída) (grifo nosso)

235. Ainda, segundo os comentários da referida Nota Técnica, o entendimento é de que, além do disposto em contrato, deve-se observar as regras dispostas no convênio de delegação firmado entre a União e o município de Itajaí, além de eventuais contratos de arrendamento porventura existentes.

Análise dos comentários dos gestores

236. A proposta de recomendação feita na instrução preliminar foi acatada pela Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA (peça 130, p. 10), sugerindo nova redação da cláusula 19.2.7 e, também, a inclusão da cláusula 19.2.7.1.

237. Por isso, propõe-se deixar de realizar a recomendação acima, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, sem prejuízo de que o TCU verifique oportunamente a efetiva atualização dos documentos jurídicos afetados por esta mudança.

V.4 - Ausência de descrição dos elementos objetivos mínimos necessários para quantificar as sanções pelo descumprimento de infrações administrativas decorrentes do não cumprimento de parâmetros contratualmente fixados no Plano de Exploração Portuária.

238. O Anexo 1 da minuta contratual prevê a aplicação de penalidades à concessionária em razão de descumprimento ou atraso no cumprimento das obrigações estabelecidas referentes à parâmetros de desempenho e das metas de nível de serviço constantes do plano de exploração (peça 64).

239. No entanto, verifica-se que não consta da minuta do contrato nem de seus anexos a descrição dos elementos objetivos mínimos necessários para quantificar as sanções e sua gradação, considerando-se, por exemplo, a gravidade da falta ou do inadimplemento, a quantidade de ocorrências para o mesmo evento, o tempo de atraso no cumprimento da obrigação, descumprimento de parâmetros de desempenho, dentre outros fatos.

240. A título de ilustração, a penalidade prevista para o não atingimento da meta ID2, referente ao acesso rodoviário ao terminal, é detalhada como ‘40% da penalidade’, sem elencar os elementos necessários para quantificar o seu montante.

241. Feita esta constatação, foi solicitado ao poder concedente que informasse se há previsão de inclusão de cláusulas contratuais descrevendo as circunstâncias que ensejam a aplicação das penalidades, bem como sua forma de aplicação, antes da publicação do edital. Adicionalmente, solicitou-se informar as normas que regulamentam as penalidades previstas no plano de exploração portuária, incluindo a forma de cálculo, procedimentos e sua forma de aplicação.

242. Em resposta, a Antaq informou que as Resoluções 3.259/2014 e 75/2022, que disciplinam o rito processual e as infrações que podem ser imputadas às Autoridades Portuárias estão em fase final de reformulação.

243. A Agência entende que ‘as regras para aplicação de penalidade não devem constar do contrato e seus anexos, já que precisam ter flexibilidade de aprimoramento regulatório’. Ainda, segundo o órgão regulador, fixar penalidades nos contratos poderia:

(i) implicar em impossibilidade de aplicação de normas mais modernas aos fiscalizados, tornando o contrato defasado;

(ii) tornar os procedimentos da fiscalização não isonômicos, já que muito provavelmente as infrações seriam diferentes para as concessionárias e demais autoridades portuárias; ou até mesmo entre as diversas concessionárias por falta de uniformização contratual;

(iii) ir de encontro com a metodologia da fiscalização responsiva, que leva em consideração a gravidade das infrações cometidas para classificar os fiscalizados, logo, caso haja dissonância na gravidade das infrações contratuais com as administrativas cometidas a metodologia poderia não espelhar perfeitamente a realidade;

(iv) causar questionamento administrativo e judicial, já que a dosimetria utilizada seria diferente da que é utilizada pela Agência;

(v) alterar as autoridades julgadoras em processos idênticos, ou seja, caso a gravidade da infração contratual fosse diversa daquela prevista em norma a autoridade julgadora na ANTAQ mudaria, o que pode levar, novamente, à falta de isonomia e transparência nos processos; e, por fim,

(vi) não encontrar respaldo legal, já que a equipe de fiscalização age baseada nos normativos vigentes e validados com a sociedade, não sendo recomendável uma conduta diferente em um processo sancionador baseada apenas em contrato, do qual a ANTAQ é tão somente interveniente.

Análise da SeinfraPortoFerrovia

244. O poder concedente optou por suprimir do contrato as cláusulas que abordavam de forma detalhada a aplicação das penalidades, especificadas em regulamentos da Antaq, e apenas fazer referência a essas normas, as quais não estão especificadas na minuta.

245. No que tange aos atos normativos mencionados pelo Ministério, a Resolução 3.259/2014-Antaq é direcionada aos aspectos procedimentais, partindo do pressuposto de que sua aplicação está relacionada ao cometimento de uma conduta ilícita previamente definida como infração na legislação ou no contrato.

246. Já a citada Resolução 75/2022 não prevê penalidades para descumprimento de metas de desempenho, nível de serviço e qualidade.

247. Em resumo, da forma como está redigida a minuta do Anexo 1, não existe descrição dos elementos objetivos mínimos necessários para quantificar as penalidades previstas, o que, além de caracterizar falta de transparência, pode gerar insegurança jurídica e dificultar sua efetiva aplicação, favorecendo, ainda, a judicialização do contrato.

248. Como referência norteadora, cabe observar que, em outros contratos de concessão firmados no âmbito do MInfra, consta descrição dos eventos ensejadores das penalidades ali previstas. Como exemplo, citam-se os contratos de concessão 1/2019-ANTT e 2/ANAC, que podem ser acessados pelos links Contrato - Anexo 03 - Penalidades e <https://portal.antt.gov.br/documents/359170/2054725/Contrato+de+concess%C3%A3o+n%C2%BA+01-2019.pdf/7e7e7518-8eaa-e894-cf52-c0c38de8c013?t=1613699066760>.

249. Ainda, o entendimento da Antaq está em conflito com o disposto no art. 23, inciso VIII, da Lei 8.987/1995 e com a jurisprudência desta Corte de Contas, conforme consta do voto condutor do Acórdão 4.037/2020-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Benjamin Zymler, que apreciou relatório de acompanhamento dos estudos para concessão das rodovias BR-163/MT/PA e BR-230/PA.

250. Na decisão mencionada acima, o Tribunal recomendou à ANTT que detalhasse, no exercício de sua atribuição regulatória, para os eventos previstos no contrato e para aqueles constantes nas normas da autarquia, as circunstâncias caracterizadoras das infrações com precisão suficiente para cominações inequívocas, de forma a proporcionar efetividade à sua aplicação.

251. Nesse contexto, cabe observar que, no âmbito do processo de acompanhamento da desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (TC 029.883/2017-2), achado semelhante foi objeto de saneamento, cuja proposta segue transcrita abaixo:

Diante do exposto, no relatório preliminar, propôs-se determinar à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, no art. 250, inciso II, do Regimento Interno/TCU, e no art. 7º, § 3º, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, que elabore e encaminhe ao Tribunal, no prazo de 120 dias, plano de ação, explicitando as medidas a serem adotadas, os responsáveis pelas ações e os prazos de implementação de cada uma delas, com vistas a suprir as lacunas regulatórias existentes na minuta do contrato de concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, possibilitando a efetiva implementação das regras pactuadas, a exemplo daquelas que dizem respeito a: **aplicação de penalidades** (cláusula 13.1.9),

(...)

890. Recomendar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 250, inciso III, do Regimento Interno/TCU, que, previamente à publicação do edital para transferência do controle acionário da Codesa, associada à concessão do serviço público de administração dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, avalie a conveniência e a oportunidade de:

(...)

d.2) **previsão de regulamentação futura**, a ser realizada pela Antaq, dos eventos e das circunstâncias caracterizadoras das infrações que **ensejam a aplicação das penalidades previstas** na cláusula 23.2 da aludida minuta, bem como dos critérios objetivos que caracterizam as situações descritas nos incisos I, IV e V, do art. 38, § 1º, da Lei 8.987/1995, que ensejam a deflagração do processo de caducidade, de forma a proporcionar efetividade à sua aplicação. (Grifos acrescentados)

252. As propostas elencadas acima, foram ratificadas por meio do Acórdão 2.931/2021-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas.

253. Contudo, é importante ressaltar que determinação supra, por se tratar de determinação aplicável a todos os processos de desestatização e não somente à Codesa, vai ser monitorada em processo apartado constituído exclusivamente par tal fim, conforme informado na instrução que tratou da desestatização do Porto Capixaba.

254. Vale ressaltar que a minuta contratual da desestatização do Porto de Itajaí possui cláusula que prevê regulamentação futura, a ser realizada pela Antaq, dos eventos e das circunstâncias caracterizadoras das infrações que ensejam a aplicação das penalidades previstas no contrato e seus anexos, *in verbis*:

26.6. Os eventos e as circunstâncias caracterizadoras das infrações às obrigações assumidas pela Concessionária que ensejam a aplicação das penalidades previstas na Subcláusula 26.2 serão objeto de regulamentação pela ANTAQ.

255. Por todo exposto, verifica-se que a impropriedade em tela, por força do Acórdão 2.931/2021-TCU-Plenário, já está sendo tratada pela Unidade Técnica, portanto, não se faz necessária a proposição de medidas saneadoras.

VI - Viabilidade econômico-financeira

VI.1 - Estudo de Mercado

256. O Estudo de Mercado, contido na Seção B do EVTEA (peça 55), tratou do estudo de demanda, da projeção do fluxo de cargas para o Complexo Portuário do Porto de Itajaí/SC, da estimativa da microdemanda, a partir da distribuição das capacidades previstas nos terminais portuários, bem como a projeção de receitas, por meio da estimativa de preços dos serviços prestados na operação do terminal de contêineres e das tarifas cobradas pelos serviços de administração portuária. Acrescenta-se, ainda, em termos de Estudo de Mercado, a análise do ambiente concorrencial, na Seção B1 do EVTEA (peça 56).

257. Segundo a Seção B do EVTEA, as principais fontes de dados utilizadas no Estudo de Mercado foram (peça 55, p. 2):

- a) Anuário Estatístico – Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ;
- b) Comexstats, do Ministério da Economia;
- c) Plano Nacional de Logística 2035 e 2050 – dados preliminares – ano base: 2018;
- d) Plano Mestre do Porto Organizado de Itajaí (2018);
- e) Informações estatísticas disponibilizadas pela Superintendência do Porto de Itajaí;
- f) Relatório de Transações e Avaliação de Negócio, realizado pelo Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind;
- g) Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Itajaí (2019);
- h) Regulamento de Exploração Portuária do Porto de Itajaí (2020); e
- i) Outras informações públicas referenciadas.

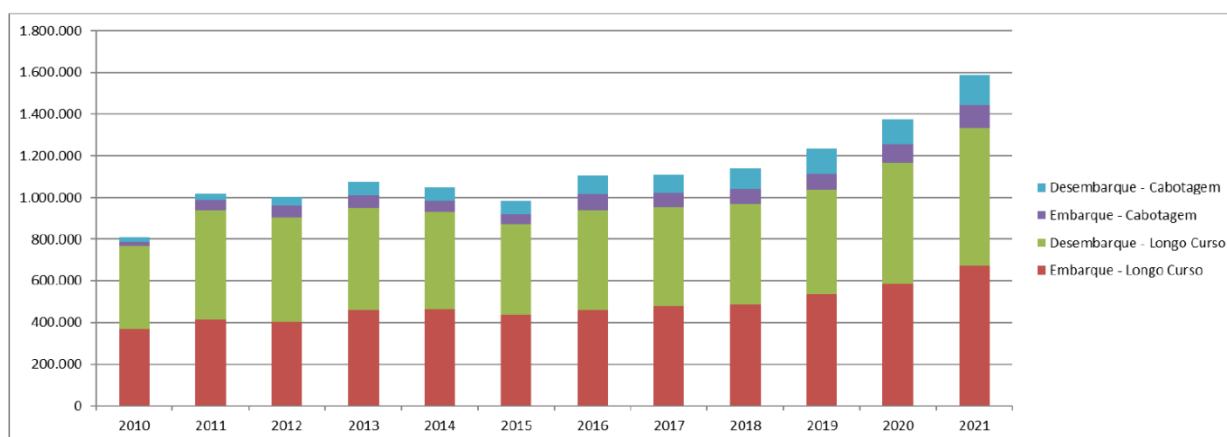
258. Com base no histórico de movimentação de cargas no Complexo Portuário de Itajaí/SC, disponíveis no Anuário da Antaq de 2020, identificou-se a concentração de 99,2% de movimentação de contêineres e de 0,8% para as demais cargas movimentadas no Complexo Portuário. Assim, a análise da demanda e a projeção do fluxo de cargas basearam-se neste perfil, estabelecendo a movimentação de contêineres como vocação principal para o Porto ao longo dos próximos anos (peça 55, p. 3).

259. Primeiramente, no estudo da demanda, o EVTEA procurou analisar, em termos quantitativos, os principais produtos movimentados, no período compreendido entre 2000 e 2021, nos fluxos de longo curso de exportação e de importação, assim como também nas movimentações de cabotagem, embarque e desembarque (peça 55, p. 3-10).

260. A seguir, procurou-se detalhar a análise, além do quantitativo, em termos de outros indicadores típicos na movimentação de contêineres para um melhor entendimento do perfil e dos serviços a serem projetados, segmentando por tipo, proporção de contêineres cheios e vazios etc.

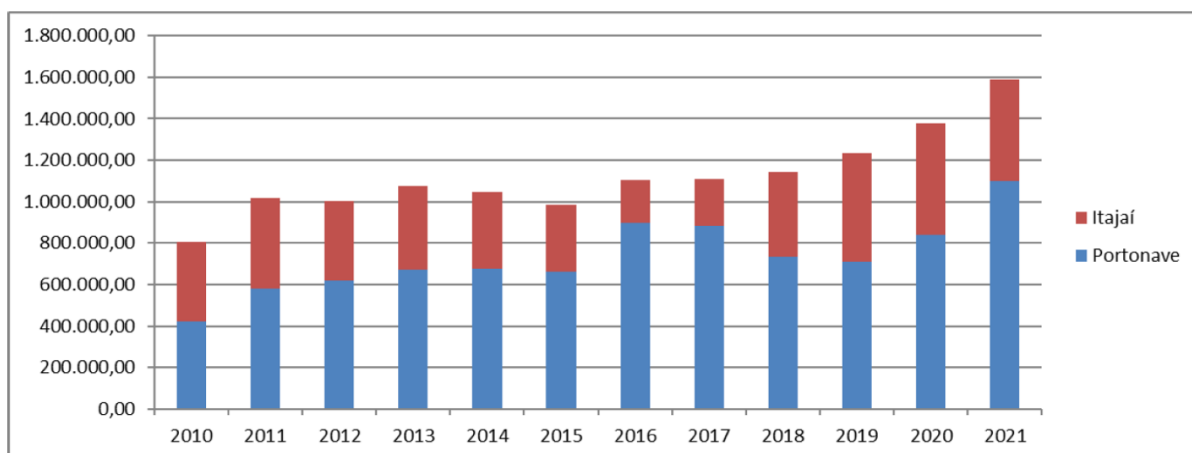
261. A Tabela da página 11 da Seção B do EVTEA (peça 55, p. 11) apresenta e consolida a movimentação, em TEU's, do Complexo do Porto de Itajaí/SC, entre 2010 e 2021, bem como as taxas de crescimento observadas no período considerado. A seguir, o gráfico que representa o histórico de tal movimentação:

Figura 4 - Evolução da movimentação, em TEU's, do Complexo Portuário de Itajaí - por sentido e tipo de navegação



Fonte: Anuário ANTAQ, 2022 (EVTEA, Seção B) (peça 55, p. 12)

262. O estudo de demanda preocupou-se também em analisar a distribuição da participação de mercado (*market share*) de cada um dos terminais que movimentam contêineres no Complexo Portuário de Itajaí/SC. O gráfico, a seguir, resume o histórico da distribuição de *market share* entre os terminais do Porto de Itajaí e da Portonave:

Figura 5 - Distribuição do *market share* entre os *players* do Complexo Portuário de Itajaí/SC


Fonte: EVTEA, Seção B (peça 55, p. 13)

263. Em relação às cargas historicamente movimentadas, segundo a Seção B do EVTEA, a demanda no Complexo Portuário de Itajaí apresenta um comportamento sólido com cargas cativas e consolidadas, especialmente no sentido da exportação (peça 55, p. 17).

264. O estudo aduz, portanto, que mais de 70% das exportações, em toneladas, concentram-se em dois produtos, que são carnes/miudezas e madeira. Ainda, o estudo ressalta que a dinâmica desses dois segmentos de mercado impacta a dinâmica do próprio Complexo Portuário tanto em termos de taxa de crescimento como de perenidade (peça 55, p. 17).

265. Já, com relação ao fluxo de importações, a conclusão do estudo da demanda é que há maior fragmentação da pauta comercial com uma diversificação bem maior de produtos importados, justificando-se, inclusive, a forte ligação com a também diversificada indústria catarinense (peça 55, p. 22).

266. A Seção B do EVTEA conclui ainda que, do ponto de vista da dinâmica da atividade econômica e seu reflexo na movimentação de carga no Complexo Portuário de Itajaí, *‘a trajetória da demanda depende, fundamentalmente, da dinâmica da atividade agroindustrial e extrativista florestal, no sentido da exportação, e da atividade industrial no sentido da importação’* (peça 55, p. 23).

267. Acrescenta que tal contexto é especialmente importante do ponto de vista da resiliência e da perenidade da demanda, dado que as infraestruturas portuárias no Complexo Portuário de Itajaí atendem atividades econômicas diversas e estabelecidas historicamente em sua área de influência (peça 55, p. 23).

268. Em relação às demais cargas, o estudo destaca a movimentação de granel líquido químico – soda cáustica, movimentada no TUP Poly Terminais (peça 55, p. 23). Além disso, o Complexo Portuário de Itajaí tem histórico de movimentação de carga geral (carne e miudezas, produtos siderúrgicos e veículos) e, também, de navios de passageiros (peça 55, p. 23).

269. Uma vez identificadas as principais cargas movimentadas no Complexo Portuário, o EVTEA passou a projetar, com base nos instrumentos de planejamento do setor, o fluxo de cargas a ser considerado para a projeção de demanda futura.

270. Na presente desestatização do Porto de Itajaí, a projeção do fluxo de cargas tem por objetivo, além de quantificar a demanda das instalações portuárias do Complexo Portuário, também o de dimensionar a utilização das infraestruturas do canal de acesso ao Porto (peça 55, p. 24).

271. O EVTEA adotou metodologias distintas para as projeções de cada perfil de carga. Para a carga contêineres, no cenário referencial, adotou-se metodologia própria, congregando dois períodos com taxas de crescimento distintas. No cenário alternativo, as demandas foram estimadas através de regressões entre o PIB de países selecionados e as exportações do Complexo e o PIB brasileiro e as importações estimadas para o Complexo (peça 55, p. 24).

272. Com relação à carga geral, o EVTEA adotou a projeção de demanda contida no Plano Mestre do Complexo Portuário de Itajaí, sendo que não foi considerada a modalidade RoRo, tendo em vista não estar consolidada dentre as operações do Complexo. Finalmente, para a carga graneis líquidos – soda cáustica e na projeção de escalas de navios de passageiros, adotou-se a projeção no cenário tendencial contida no Plano Mestre. (peça 55, p. 24).

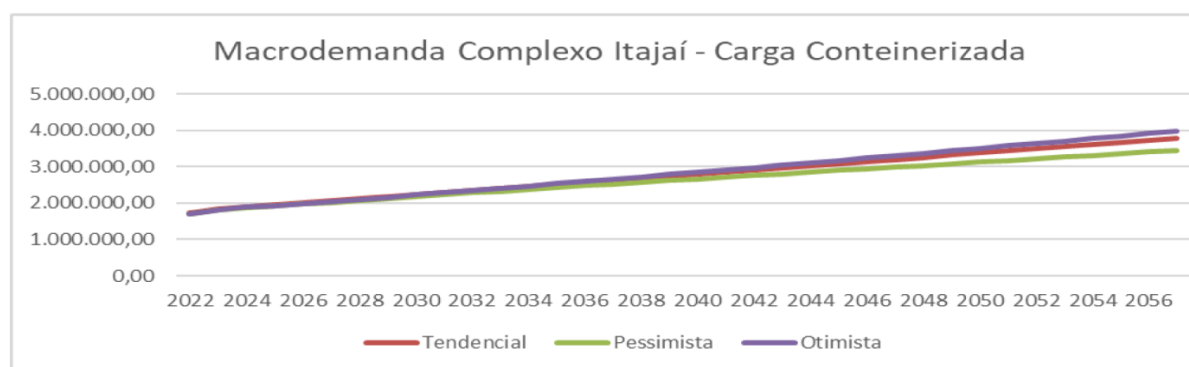
273. Repisando a metodologia para a carga de contêineres, utilizou-se a estimativa da projeção de cargas em dois momentos distintos.

274. No primeiro momento, buscou-se avaliar a trajetória da movimentação das cargas através da análise conjuntural dos principais produtos exportados e importados no Complexo Portuário de Itajaí. Utilizou-se, portanto, a projeção da taxa histórica do período compreendido entre 2022 e 2024, com ajuste de partida em 2021 (realizado), com uma taxa de crescimento para cada cenário, conforme as tabelas 7, 8 e 9 da Seção B do EVTEA (peça 55, p. 25).

275. Já, no segundo momento, a partir de 2025, segundo a Seção B do EVTEA (peça 55, p. 25) foi utilizada a taxa de crescimento do Plano Mestre dos cenários tendencial, pessimista e otimista.

276. A seguir, apresentam-se resumida e respectivamente os gráficos de projeção da macrodemanda da movimentação de contêineres nos cenários tendencial, otimista e pessimista e a tabela de projeção da macrodemanda, no cenário tendencial:

Figura 6 - Macrodemanda do Complexo Portuário de Itajaí - cenários tendencial, otimista e pessimista - carga containerizada



Fonte: EVTEA, Seção B (Peça 55, p. 25)

Tabela 2 - Macrodemanda do Complexo Portuário de Itajaí - cenário tendencial - contêineres

Ano	Ano Contrato	LC - Embarque	LC - Desembarque	Cabot. - Embarque	Cabot. - Desembarque	Apoio Portuário	Total TEUS
2020	-	587.707	579.557	88.904	120.496	1.404	1.378.068
2021	-	670.432	661.585	110.590	144.931	17.096	1.604.634
2022	-	721.982	712.455	119.093	156.075	18.411	1.728.016
2023	Ano 1	764.622	754.532	126.127	165.293	19.498	1.830.072
2024	Ano 2	796.146	785.640	131.327	172.107	20.302	1.905.522
2025	Ano 3	808.449	810.233	135.347	177.709	20.963	1.952.701
2026	Ano 4	834.922	827.715	139.546	183.548	21.651	2.007.382
2027	Ano 5	862.261	845.574	143.876	189.578	22.363	2.063.651

2028	Ano 6	890.496	863.818	148.340	195.806	23.097	2.121.557
2029	Ano 7	919.655	882.456	152.943	202.239	23.856	2.181.148
2030	Ano 8	949.769	901.496	157.688	208.883	24.640	2.242.476
2031	Ano 9	975.039	918.357	162.339	215.403	25.409	2.296.547
2032	Ano 10	1.000.981	935.533	167.128	222.126	26.202	2.351.970
2033	Ano 11	1.027.614	953.031	172.058	229.059	27.020	2.408.781
2034	Ano 12	1.054.955	970.855	177.133	236.209	27.863	2.467.015
2035	Ano 13	1.083.023	989.013	182.358	243.582	28.733	2.526.709
2036	Ano 14	1.105.160	1.008.311	187.025	250.185	29.512	2.580.194
2037	Ano 15	1.127.749	1.027.985	191.812	256.968	30.312	2.634.827
2038	Ano 16	1.150.800	1.048.043	196.721	263.935	31.134	2.690.633
2039	Ano 17	1.174.322	1.068.493	201.756	271.090	31.978	2.747.639
2040	Ano 18	1.198.325	1.089.341	206.920	278.440	32.845	2.805.871
2041	Ano 19	1.218.984	1.111.352	211.605	285.119	33.632	2.860.692
2042	Ano 20	1.239.999	1.133.808	216.396	291.958	34.439	2.916.600
2043	Ano 21	1.261.376	1.156.717	221.296	298.961	35.265	2.973.615
2044	Ano 22	1.283.122	1.180.089	226.306	306.132	36.111	3.031.760
2045	Ano 23	1.305.243	1.203.934	231.430	313.475	36.977	3.091.059
2046	Ano 24	1.326.353	1.226.596	236.129	320.188	37.769	3.147.035
2047	Ano 25	1.347.804	1.249.685	240.923	327.045	38.578	3.204.036
2048	Ano 26	1.369.603	1.273.209	245.815	334.049	39.404	3.262.079
2049	Ano 27	1.391.754	1.297.175	250.806	341.202	40.248	3.321.185
2050	Ano 28	1.414.263	1.321.593	255.898	348.509	41.110	3.381.373
2051	Ano 29	1.435.480	1.344.347	260.620	355.258	41.906	3.437.611
2052	Ano 30	1.457.016	1.367.493	265.428	362.138	42.718	3.494.793
2053	Ano 31	1.478.874	1.391.038	270.326	369.151	43.545	3.552.934
2054	Ano 32	1.501.060	1.414.989	275.314	376.299	44.388	3.612.050
2055	Ano 33	1.523.579	1.439.351	280.394	383.586	45.248	3.672.158
2056	Ano 34	1.542.699	1.459.870	284.653	389.675	45.966	3.722.863
2057	Ano 35	1.562.060	1.480.681	288.976	395.860	46.696	3.774.273

Fonte: EVTEA, Seção B (peça 55, p. 26)

277. Com relação à demanda de navios de passageiros, o estudo de demanda considerou a projeção feita no Plano Mestre do Complexo Portuário, adotando a demanda tendencial de movimentação de navios de passageiros (cruzeiros). A seguir, apresenta-se a Tabela com a projeção do número de escalas no Complexo Portuário de Itajaí:

Tabela 3 - Macrodemanda projetada para o Complexo Portuário - escalas de navios de passageiros

Ano	Número de Escalas
2020	13
2025	14
2030	16
2035	16
2040	17
2045	17
2050	17
2055	17
2060	17

Fonte: EVTEA, Seção B (peça 55, p. 28)

278. Por fim, em relação às demais cargas, o estudo de demanda, a exemplo da movimentação de passageiros, utilizou-se das projeções do Plano Mestre, no cenário tendencial, para as seguintes cargas: produtos siderúrgicos (carga geral), soda cáustica (granéis líquidos) e outras cargas gerais.

279. As movimentações relacionadas a automóveis (RoRo) e as identificadas como 'outros' no Plano Mestre, além de carnes e miudezas na modalidade carga geral não foram consideradas no estudo de demanda (peça 55, p. 28).

280. Além da identificação da projeção de cargas movimentadas nos terminais do Complexo Portuário de Itajaí, faz-se necessário estimar a demanda das infraestruturas do canal de acesso aquaviário e das infraestruturas de proteção.

281. Em virtude da Resolução Normativa Antaq 32/2019 estabelecer que a tarifa pela utilização de infraestruturas de proteção e de acesso aquaviário incidirem sobre a Tonelagem de Porte Bruto (TpB) dos navios, as estimativas das projeções de demanda para esta finalidade foram realizadas em TpB.

282. Para tal, adotou-se a taxa de conversão, a partir levantamento de taxa de conversão histórica entre janeiro/2020 e março/2022, de 52,07 TpB/TEU movimentado, utilizada na projeção de contêineres em TpB (peça 55, p. 30).

283. Para a movimentação de passageiros, utilizou-se navio de passageiros tipo que historicamente escala no Complexo Portuário. A partir de publicação IMO das embarcações, estimou-se o navio de passageiros tipo com 6.502 TpB (peça 55, p. 30).

284. Adicionalmente, o TpB médio das embarcações historicamente utilizadas para movimentação de soda cáustica no Complexo é de 18.778 TpB. Para carga geral não containerizada, estimou-se um TpB médio de 12.574 para as embarcações (peça 55, p. 30).

285. A partir das projeções da Macrodemanda, em diferentes cenários, o EVTEA passa a definir a distribuição da Microdemanda para as instalações portuárias existentes no Complexo Portuário, a partir da divisão da Macrodemanda pelos participantes do mercado, ou seja, em função dos terminais que juntos compõem o agregado desta demanda.

286. Além disso, o EVTEA, Seção B – Estudo de Mercado, procurou, a partir do cenário tendencial, identificar a demanda que poderá ser atraída para o Porto, por meio da análise concorrencial, abrangendo enfoque intraportuário. Em outras palavras, procurou-se distribuir a demanda projetada dentre os terminais portuários existentes e os projetados para o Complexo (peça 55, p. 31).

287. Nesse sentido, a premissa adotada para a divisão de mercado futura é a de que a participação de mercado de cada terminal será proporcional a sua capacidade frente à capacidade total do Complexo Portuário de Itajaí. Com isso, neste processo consideram-se as capacidades existentes e as planejadas para o mercado relevante, incluindo a previsão de novos terminais, bem como expansões e prorrogações contratuais de terminais existentes (peça 55, p. 31).

288. O ponto de partida para os terminais que estão em funcionamento é observar o histórico de movimentação dessas instalações diante do mercado relevante a fim de definir a divisão inicial de mercado e, a partir daí, busca-se a convergência entre a atual divisão e a futura, com base na capacidade ofertada no Complexo (peça 55, p. 31).

289. Finalmente, o EVTEA, seção B – Estudo de Mercado obtém a demanda potencial para o ativo objeto do estudo, condicionada a sua participação de mercado e compatibilizando-se com a capacidade efetiva de movimentação estimada. A partir daí, chegou-se à projeção de demanda capturada pelo Porto de Itajaí (peça 55, p. 31).

290. A Tabela 16 da Seção B – Estudo de Mercado do EVTEA (peça 55, p. 32-33) sintetizam a projeção da Microdemanda projetada para cada terminal do Complexo Portuário de Itajaí, com destaque para os seguintes números:

- a) participação relativa inicial do Porto de Itajaí - 32,14% e TUP Portonave – 67,86%;
- b) participação relativa final do Porto de Itajaí - 48,08% e TUP Portonave – 51,92%;
- c) *ramp up* do Porto de Itajaí, partindo de 60% até 100%, nos primeiros 5 (cinco) anos da concessão; e

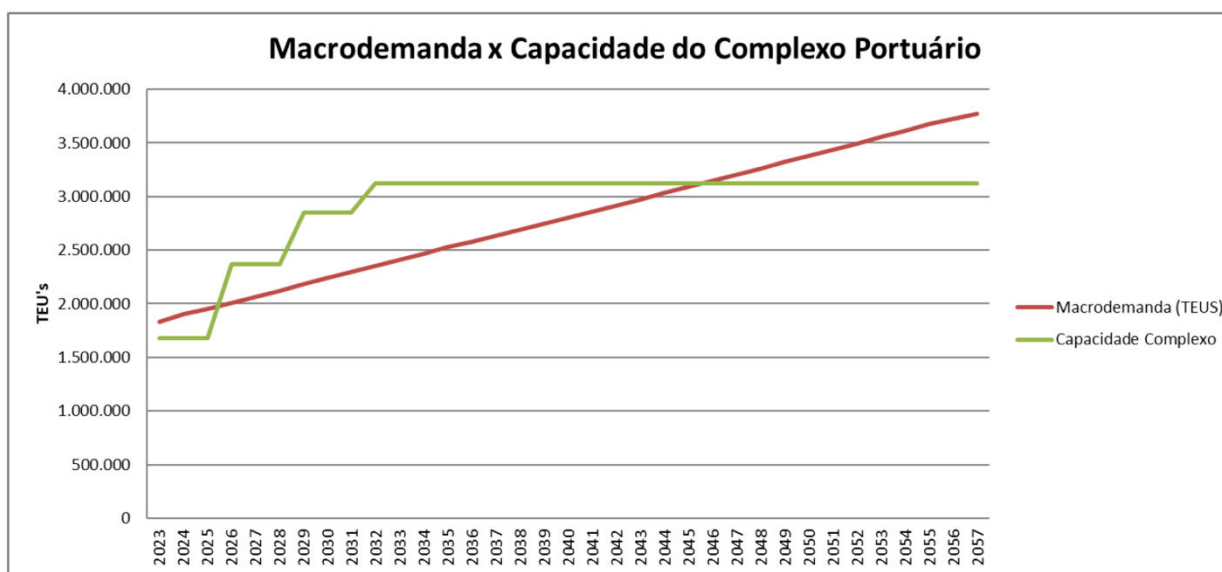
d) Captura da Macrodemanda pelo Complexo Portuário de Itajaí, em 2023, em função da capacidade – 80%, com incremento até 100%, em 2027. A partir de 2046, Macrodemanda supera capacidade projetada do Complexo Portuário de Itajaí, decaindo a captura até a participação de 83%, em 2057.

291. Em relação às limitações existentes para captura da Macrodemanda, a partir de 2046, o EVTEA, expõe o seguinte (peça 55, p. 34):

Conforme se observa na análise de capacidade (que pode ser consultada na Seção C – Engenharia – do Estudo), existem limitações de capacidade na captura da macrodemanda por parte dos dois terminais dedicados a movimentação de contêineres, sendo que o Complexo, como um todo, consegue atender a macrodemanda projetada entre os anos de 2027 e 2045. Entre 2023 e 2026, em função do período de expansão tanto em Itajaí como na Portonave, a capacidade ofertada não é capaz de atender a demanda projetada. Já entre 2046 e 2057 ocorre o exaurimento do Complexo em se considerando a oferta de infraestrutura e as limitações observadas, sobretudo, nos berços. (grifo nosso)

292. A fim de ilustrar os períodos com limitação da capacidade, a Figura abaixo apresenta a evolução da Macrodemanda e da capacidade das infraestruturas dedicadas à carga de contêineres, Complexo Portuário de Itajaí.

Figura 7 – Macrodemanda de contêineres projetada para o Complexo Portuário x Capacidade do Complexo



Fonte: Estudo de Mercado (peça 55, p. 34)

293. Com relação às demais cargas, quais sejam carga geral não containerizada e granel líquido (soda cáustica), o EVTEA assumiu que elas seriam capturadas pelos outros terminais de uso privado, existentes no Complexo Portuário, à exceção da Portonave (peça 55, p. 34).

294. Ainda, a fim de estabelecer a projeção da demanda das infraestruturas de acesso aquaviário e de proteção, utiliza-se a microdemanda projetada de contêineres, convertida em TpB, somando-se à movimentação das demais cargas previstas para o Complexo, chegando-se à Tabela 17 da Seção B – Estudo de Mercado do EVTEA (peça 55, p. 35), que apresenta a projeção da microdemanda de carga em TpB, ao longo dos anos do contrato.

Análise da SeinfraPortoFerrovia

295. Dentre as principais fontes de dados utilizadas no Estudo de Mercado, Seção B do EVTEA, o estudo de demanda utilizou-se para fins de projeção da carga de contêineres o

Anuário Estatístico (Antaq), o Comexstats (Ministério da Economia) e o Plano Mestre do Complexo Portuário do Porto de Itajaí (data-base abril/2018).

296. A fim de calcular a projeção de crescimento da Macrodemanda do Complexo Portuário de Itajaí, em relação ao perfil de carga de contêineres, que detém a participação de majoritária de movimentação em torno de 99% por todo o período da concessão, o EVTEA dividiu em dois períodos, sendo o primeiro, entre 2022-2024 e o segundo, de 2025 até o fim do contrato.

297. No primeiro período, utilizou-se da técnica de interpolação aritmética, partindo da taxa de crescimento da Macrodemanda decrescente de 7,69%, em 2022, até 4,12%, em 2024, no cenário tendencial (peça 55, p. 25). Já, no segundo período, o estudo adotou taxa de crescimento do plano mestre de 2,34% *flat*, no restante do período, todas para o cenário tendencial (peça 55, p. 25).

298. Tanto as fontes, a metodologia, como o critério estabelecidos para se obter as premissas de taxas de crescimento de projeção dos fluxos de carga, especialmente as relativas às cargas de contêineres, foram objeto de questionamentos pela equipe da SeinfraPortoFerrovia, por ocasião da Diligência 4 ao MInfra (peça 97, p. 16-19).

299. Nada obstante, apesar de não se ter verificado erros de cálculo, ou irregularidades quanto à metodologia adotada para o cálculo da projeção da Macrodemanda e da distribuição da Microdemanda entre os dois principais terminais de contêineres do Complexo Portuário, que é o Porto de Itajaí e o TUP Portonave, a projeção do fluxo de cargas apresentado no EVTEA utilizou-se de premissas deveras conservadoras e, porque não dizer, defasadas no tempo, que, em última instância, podem estar embutindo algum grau de subestimativa do crescimento da Macrodemanda de cargas, repise-se, especialmente, as de contêineres no período do contrato.

300. Por outro lado, como efeito indireto, a diligência 4 questionou também o Poder Concedente a respeito de eventual subdimensionamento de capacidade, desta vez em virtude da fixação de limite para o parâmetro da capacidade dinâmica em 1500 mil TEU/ano, o que eventualmente poderia acarretar numa subestimativa de investimentos e, também, de receitas (peça 97, p. 21).

301. Em resposta, o MInfra argumentou que as projeções de capacidade observaram o melhor aproveitamento dos berços de atracação existentes, sendo que, em termos de espaço físico, há significativas restrições para expansão, seja em função do traçado geométrico do canal, ou da ocupação urbana ao redor.

302. O MInfra acrescenta ainda que não há que se falar em subdimensionamento de capacidade, nem subavaliação de investimentos e de receitas, pois foram adotadas as medidas necessárias do ponto de vista da modelagem para colocar o Complexo Portuário num nível de eficiência próximo do limite de suas restrições físicas, dados os contornos da poligonal do Porto Organizado e do terreno em posse da Portonave (peça 97, p. 22).

303. Nada obstante, apesar de acatadas as alegações do Poder Concedente com relação ao esforço feito para levar o nível de eficiência de movimentação do Porto de Itajaí, dadas as circunstâncias e os fatores limitadores do projeto, a restrição de capacidade ociosa do Complexo Portuário de Itajaí é um fator de preocupação para o funcionamento concorrencial da estrutura de mercado que, de alguma forma, pode estar sendo subestimado devido, em certa medida, ao conservadorismo da projeção da Macrodemanda.

304. De qualquer modo, tais efeitos serão abordados em maiores detalhes, na seção VI.3 – Análise da Concorrência, a seguir.

VI.2 - Estimativas de Receita

305. As receitas previstas para a concessão do Porto de Itajaí/SC advêm da demanda projetada para a movimentação do terminal de contêineres e do fluxo do acesso aquaviário no Complexo do Porto de Itajaí/SC.

306. A tabela a seguir resume esta estimativa para alguns anos da concessão do Porto de Itajaí/SC:

Tabela 4 - Estimativas de receita e fluxo de carga em 1000xTpb

Ano	2023	2024	2025	2026	2027	2032	2037	2042	2047	2052	2057
Receita (kR\$)	295.503	336.309	377.126	568.976	643.551	908.748	1.018.025	1.126.883	1.205.463	1.205.478	1.205.494
Demanda (kTpb)	76.497	79.311	82.140	100.883	107.746	122.793	137.546	152.242	162.851	162.869	162.887

Fonte: ITAJ01 - Modelo_ITAJ v_10.06.2022 rev01.3 (item não digitalizável da peça 59)

307. Os próximos itens do relatório visam detalhar o estudo de demanda, o cálculo das receitas tarifária e não tarifária e, também, trata da análise da concorrência.

308. No que tange ao cálculo do *Weighted Average Cost of Capital* (WACC), a taxa que desconta o fluxo de caixa de forma a refletir os riscos inerentes às atividades a serem realizadas foi estimado em 9,42%. Tal parâmetro já foi analisada em diversos arrendamentos e, também, em concessões portuárias, já apreciados por este Tribunal, sendo que, por isso, ficou fora do escopo de análise de mérito neste processo.

VI.3 - Análise da Concorrência

Contribuições da Seae/ME ao processo de consulta pública

309. Inicialmente, é importante trazer à baila trechos do Parecer SEI 5.612/2022/ME, emitido pela Secretaria de Acompanhamento Econômico (Seae), do Ministério da Economia, cujas conclusões informam que certos argumentos trazidos no estudo concorrencial da EPL eram equivocados em decorrência da: (i) falta de captura da transformação do Mercado Relevante e concorrencial em questão, pois se pautou no Parecer 26/2017/CGAA3/SGA1/SG/CADE (AC Maersk – Hamburg Sud) desatualizado; e (ii) apresentação de estudo que inova em relação a análise do CADE, a qual se restringiu apenas a sobreposição horizontal entre o Porto de Itajaí e o Porto de Itapoá, considerando as mesmas conclusões e ausência de problemas concorrenciais potenciais em situação totalmente distinta, de concentração horizontal muito mais elevada, envolvendo o TUP Portonave (peça 100, p. 10-11).

310. Com base em seu parecer, a Seae recomenda ao MInfra que mude as regras de participação do leilão, com a cautela de incluir uma nova fase para mitigar o risco de eventual licitação deserta (peça 100, p. 11):

a) na 1ª fase, poderão participar apenas grupos econômicos que cumpram ambas as condições a seguir: (i) não venham a apresentar sobreposição horizontal que represente elevação do HHI acima de 200 do mercado relevante envolvido que apresente possibilidade de abuso de posição dominante (TUP Portonave e, possivelmente, Porto de Itapoá); ou (ii) não detenham participação superior a 30% (ou outro percentual devidamente justificado que se entenda possa limitar a probabilidade de práticas anticompetitivas) nos mercados diretamente a montante ou a jusante, em particular em linhas de navegação que atendam o Porto de Itajaí, considerando *Vessel Sharing Agreements* – VSAs como um único grupo econômico; e

b) caso não haja interessados nessa 1ª rodada, a licitação continuaria com uma 2ª rodada em que qualquer grupo econômico poderia participar.

311. O parecer da Seae, favorável a adoção de mecanismos para induzir um mercado concorrencial mais robusto, foi objeto de análise pela EPL, cujas conclusões estão disponíveis no documento intitulado ‘Seção B1 – Análise Concorrencial’.

312. De acordo com a EPL, a utilização do parecer CADE sem a devida atualização, não maculam a sua adoção, pois, o ato de concentração objeto de análise pelo CADE, no ano de 2017, já autorizava uma estrutura de funcionamento de mercado concentrada. A saber, naquele ano, as participações de mercado foram Itajaí/Itapoá 40-50% e Portonave 50-60%, enquanto, na atual análise empreendida pela EPL, o incumbente líder, vitorioso na licitação do novo terminal do porto organizado de Itajaí (‘TP Itajaí’) terá 60-70% de *market share*, enquanto o rival ficará com 30-40%, em ambas as possibilidades aventadas– vencendo o grupo Maersk ou o MSC (peça 2, p. 6).

313. Com base no argumento acima, a EPL considera que, tendo em vista a concentração pré-existente do mercado organizado em um duopólio, com apenas três ativos explorados por dois grupos econômicos, verticalizados à montante com o mercado de transporte marítimo regular de contêineres, justifica-se a manutenção da estrutura concentrada de funcionamento do MR sob análise.

314. Nessa linha, a EPL argumenta que ao não obstaculizar a operação, em 2017, o CADE permitiu uma maior concentração de mercado, mesmo em um ambiente concorrencial já altamente concentrado, conforme depreende-se da análise dos índices concorrenciais, representados na tabela abaixo (peça 101, p. 28):

Tabela 5 - Análise do HHI para AC Maersk - MSC referente ao MR de terminais portuários dedicados à movimentação e armazenagem de contêineres nos complexos portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul - dados de 2016

Ano	HHI (antes da operação)	HHI (após operação)	ΔHHI
2016	4.197	5.036	838

Fonte: Peça 101, p. 28

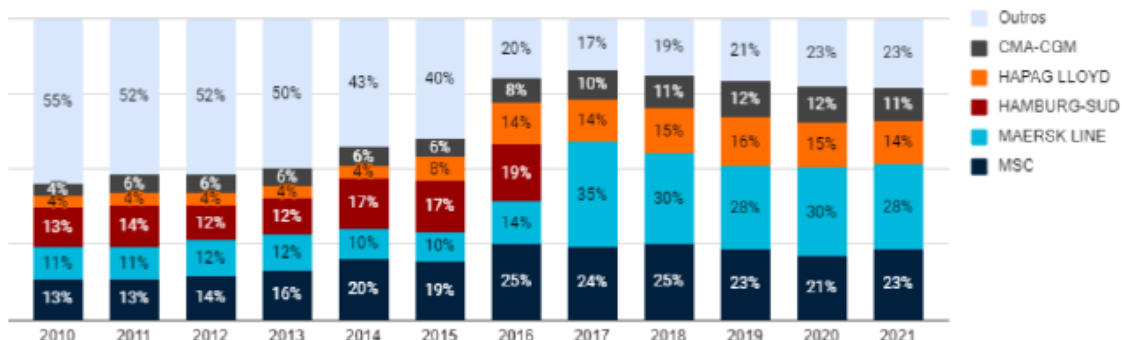
315. Nessa linha, a EPL reforça seu entendimento pela regularidade da manutenção de mercado organizado como um duopólio (MSC e Maersk) em um cenário pós-outorga (peça 2, p. 28):

Embora os resultados das análises de sobreposição horizontal com os dados de 2016 feitas no MR indicarem de **forma enfática a possibilidade de exercício de poder de mercado** por parte de Maersk/Hamburg Sud, a avaliação da rivalidade efetiva do mercado levou o Cade a considerar a operação sem riscos concorrenciais representativos para o mercado de terminais portuários dos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul. (grifos nosso)

Mercado de linhas de navegação para contêineres

316. Quanto ao mercado de linhas de navegação para contêineres de navegação de longo curso foram disponibilizados, os seguintes dados que compreendem o período de 2010 a 2021:

Figura 8 - Participação de mercado de transporte marítimo regular de contêineres de navegação de longo curso no Estado de Santa Catarina – movimentação em TEU cheios (em %)



Fonte: Estudo concorrencial (peça 101, p. 34)

317. No que se refere ao mercado de navegação de cabotagem, que representa 18% do MR em 2021, a participação apurada foi a seguinte:

Tabela 6 - Participação de mercados de armadores de cabotagem que escalam o Estado de Santa Catarina em TEU (em %) (2020) (em %)

Armador de cabotagem	Grupo econômico	Participação de mercado- em TEU (em %)
Aliança	Maersk	50-60%
Log-In	MSC	20-30%
Mercusul Line	CMA-CGM	10-20%
Total		100%

Fonte: Estudo concorrencial (peça 101, p. 35)

318. Ao computar as participações de mercado dos grupos de armadores que escalam no MR, incluindo navegação de longo curso e cabotagem, chega-se a seguinte estratificação do mercado em 2021:

Tabela 7 - Participação de mercado de armadores que escalam os complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul na atualidade (2020-2021) – em TEU (em %)

Grupo Armador	Participação de mercado (em %)
Grupo MSC	[20-30%]
Grupo Maersk	[20-30%]
Grupo CMA-CGM	[10-20%]
Grupo Hapag-Lloyd	[10-20%]
Outros	[10-20%]

Fonte: Estudo concorrencial (peça 2, p. 36)

319. Após a estratificação da participação de mercado e seu detalhamento, a EPL conclui (peça 101, p. 36):

Diante do exposto, **em que pese o recente e intenso movimento de concentração**, como ilustrado na Figura 15, uma vez que não foram obtidas referências bibliográficas em relação às condições futuras do mercado de armadores de contêineres de navegação de longo curso e de cabotagem, admite-se, para fins desta análise, que as participações de mercado no mercado de transporte marítimo regular de contêineres da atualidade serão consideradas para o longo prazo. (grifos nosso)

Possíveis sobreposições horizontais

320. No que tange a análise de possíveis sobreposições horizontais, os cenários de preocupação considerados repousam sobre a possibilidade de exercício de poder de mercado pelos Grupos MSC e Maersk, pois são os únicos armadores oligopolistas que possuem participação de

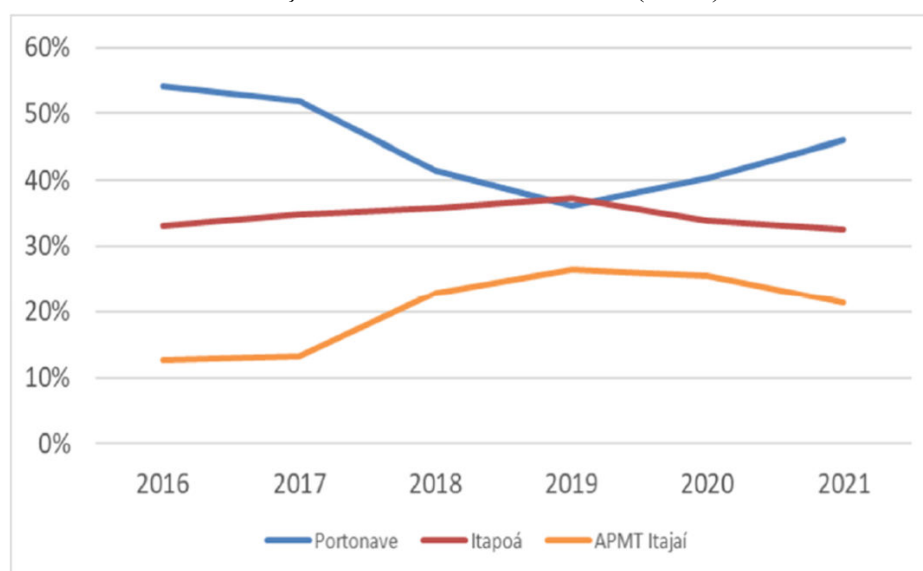
mercado nos terminais de contêineres do MR (2021), com 46,1% e 53,9% de *market share*, respectivamente.

321. Nesse sentido, a EPL passa a análise da probabilidade do exercício de poder de mercado concentrando-se nos cenários de vitória do certame de empresas que integram os Grupos Maersk e MSC. Para tanto, foi empreendida a análise de rivalidade efetiva dos armadores em um cenário pós-outorga.

322. Para demonstrar a presença de rivalidade atual no MR, a EPL utiliza duas ferramentas técnicas, a análise do *market share* históricos entre as empresas que compõe o duopólio e a utilização de índices setoriais.

323. A figura abaixo representa a oscilação da participação de mercado histórica do MR sob análise (peça 101, p. 47):

Figura 9 – Participação de mercado de terminais de contêineres no MR (2016-2021) – por movimentação em milhares de TEU/ano (em %)

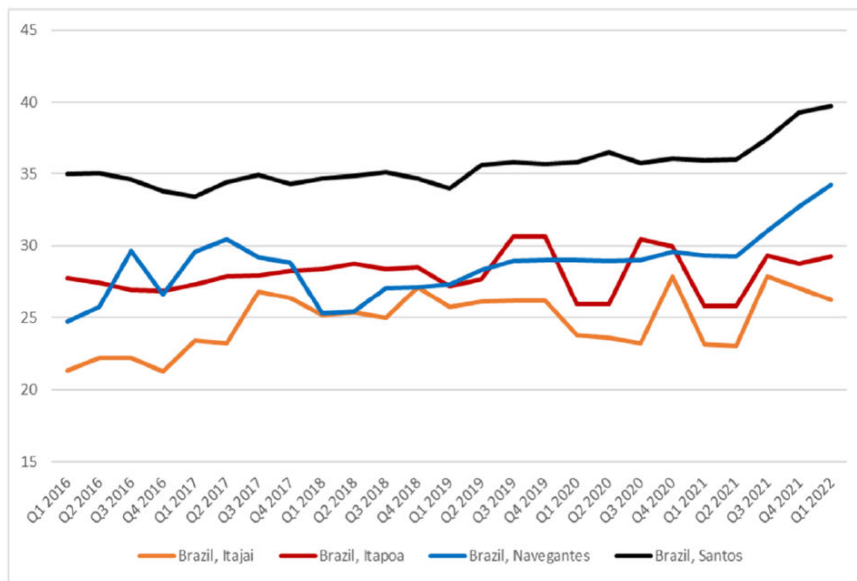


Fonte: Estudo concorrencial (peça 101, p. 47)

324. De acordo com a EPL, a clara oscilação na estrutura de participação do mercado denota a rivalidade entre os players de mercado, pois mostra a possibilidade de os usuários migrarem sua demanda entre os prestadores de serviço do mercado relevante em caso de eventual abuso de poder de mercado.

325. Como evidência complementar de rivalidade efetiva, foi utilizado o índice de conectividade portuária '*Port liner shipping connectivity index, quarterly*' ('PLSCI'), por meio da observação de sua variação histórica no mercado relevante, tendo o Porto de Santos como *benchmarking*, para o período de 2016-2022, cujos resultados foram sintetizados no gráfico abaixo (peça 101, p. 49):

Figura 10 - Resultados do *Port liner shipping connectivity index, quarterly* (PLSCI) para o MR, tendo o Porto de Santos como *benchmarking*



326. De acordo com a EPL, a alternância de liderança verificada entre os terminais do Sul e a melhora do índice PLSCI de todos os players, demonstra a rivalidade efetiva dos dois grupos atuantes no MR.

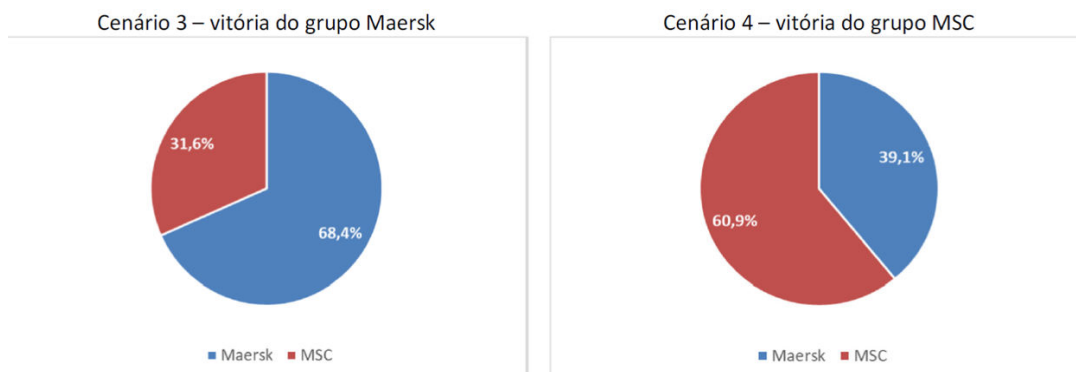
327. Reforça seus argumentos ao concluir (peça 101, p. 49):

Diante do quadro apresentado, é possível notar que os prestadores de serviço que atuam no MR têm buscado disputar a preferência dos usuários de terminais portuários, tendo por indicativos tanto a disputa pela liderança do mercado de movimentação de carga, com Itapoá – líder em *capacity share* – perseguindo a líder Portonave, quanto a busca por maiores conectividades entre o terminal e os demais portos, com ambos os terminais de porte eficiente oscilando na liderança desse quesito. Nesse contexto, tanto pela perspectiva dos clientes armadores, quanto pela dos embarcadores, entende-se haver evidências sólidas de que o mercado de terminais portuários de contêineres nos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul no passado recente e na atualidade possui rivalidade efetiva, tornando improvável o exercício de poder de mercado pelos incumbentes.

328. Quanto aos efeitos da sobreposição horizontal, a EPL buscou avaliar se a rivalidade efetiva, evidenciada no cenário atual, pode ser rompida em um cenário pós-outorga do Porto de Itajaí, no caso em que se saírem vencedoras as empresas pertencentes aos Grupos Maersk ou MSC.

329. De acordo com a EPL, o impacto da desestatização do Porto de Itajaí nas participações de mercado dos grupos econômicos no longo prazo tende a ser mais agudo, a depender do vencedor do certame, conforme ilustrado na figura abaixo (peça 101, p. 50):

Figura 11 - Participações de mercado dos terminais de contêineres do MR pós outorga - por capacity share - grupos econômicos no longo prazo (2032) - Cenários 3 e 4



Fonte: Estudo concorrencial (peça 101, p. 50)

330. Segundo observa a EPL, a participação de mercado atual (por *capacity share*) dos grupos Maersk e MSC é de 60,4% e 39,6%, respectivamente. Contudo, a estatal entende que a diferença de participação no MR, em ambos os cenários pós-outorga, não seria suficiente para prejudicar a rivalidade, mesmo com a vitória da Maersk, cuja dominância de mercado seria reforçada ante o aumento de sua participação para o patamar de 68,4% (cenário 3).

331. Registre-se que em ambos os cenários as análises de HHI feitas no estudo da EPL, resultaram em variação do HHI superior a 200 pontos, indicando aumento de poder de mercado, decorrente da concentração em caso de vitória do certame por empresas dos Grupos Maersk e MSC. Em outras palavras, ocorrerá uma maior concentração em um mercado já concentrado (peça 101, p. 51).

332. Conclui argumentando que ‘para os Cenários 3 e 4, a competição existente entre as empresas do MR na atualidade e no longo prazo tornam improvável o exercício do poder de mercado dos grupos econômicos incumbentes, que justifique restrição ou vedação à participação de agentes econômicos no certame do TP Itajaí.’ (peça 101, p. 52)

Possíveis integrações verticais

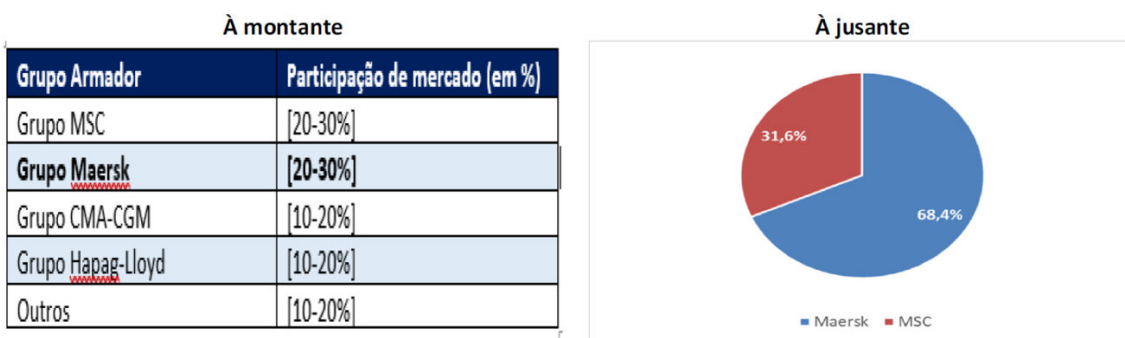
333. Para efetuar a análise concorrencial em ambiente de possíveis integrações verticais resultante da nova outorga de terminais portuários, a EPL utilizou-se da metodologia prevista no Guia AIC-TP, em que o seguinte processo analítico é adotado: (i) levar em conta dois momentos, o MR vigente e o MR pós-outorga; (ii) apurar as integrações verticais envolvendo o MR de terminais portuários; (iii) verificar a existência de alguma conduta anticompetitiva comprovada ou pelo menos denúncia investigada ou em investigação referente à integração vertical; (iv) no MR pós outorga, aventar os cenários críveis de surgimento ou reforço de integração vertical no MR, valendo-se do conceito de grupo econômico para identificar os *players* relevantes nos mercados verticalmente integrados envolvidos; e (v) nos cenários de críveis de surgimento ou reforço de integração vertical no MR, realizar análise de capacidade e incentivos do cenário da empresa verticalmente integrada para fechamento de mercado aos rivais à montante e/ou à jusante, conforme o caso (peça 101, p. 54).

334. Com base nos critérios acima definidos, a EPL faz alusão as decisões do CADE, envolvendo armadores de contêineres que atuam no Brasil em especial os atos de concentração (AC) 08700.002350/2017-81 - AC Maersk – Hamburg Sud, de 2017; e o AC 08700.005700/2021-48 - AC MSC – Log-In, de 2022, cujas decisões, ancoradas na análise das possíveis integrações verticais, entenderam improvável a ocorrência de abuso de poder por parte dos armadores Maersk e MSC (peça 101, p. 54).

335. Fixados os critérios, a EPL passa a avaliar as integrações verticais no momento pós-outorga, com esforços concentrados nos cenários em que os Grupos Maersk e MSC saírem-se vencedores do certame.

336. No cenário que representa o grupo Maersk como vencedor, foram disponibilizados pela EPL os dados referentes ao ambiente concorrencial no longo prazo, indicados nas figuras abaixo (peça 101, p. 60):

Figura 12 - Market share dos mercados à montante de transporte marítimo regular de contêineres com escalas nos complexos portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul e à jusante de terminais portuários de contêineres nos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul – por movimentação em milhares de TEU (em %) – Cenário 3

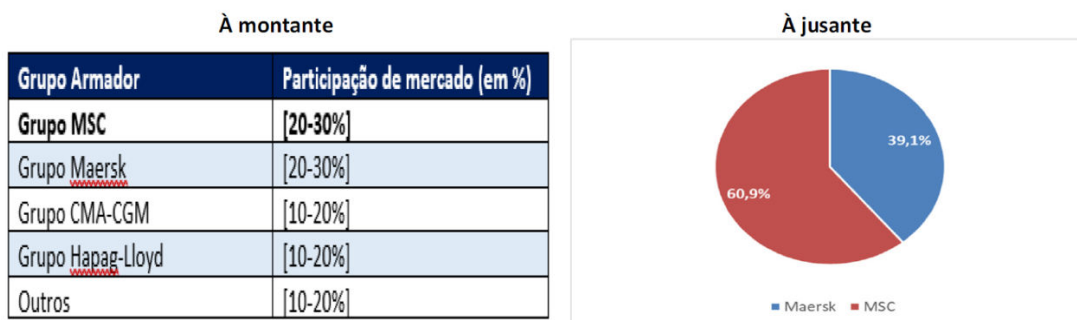


337. Diante do cenário concorrencial posto a EPL inicia sua análise buscando responder se a Maersk tem capacidade de realizar fechamento de mercado à jusante com efeitos à montante – *upstream*.

338. Em análise sintética, sem a apresentação de dados detalhados, a EPL conclui que na atualidade a Maersk não terá capacidade de fechamento de mercado, com prejuízos as atividades *upstream*, pois Itapoá apresenta capacidade ociosa no mercado relevante em questão. A partir dessa constatação, a EPL entende que em um cenário pós-outorga, mesmo supondo que a Maersk tendo capacidade de realizar fechamento de mercado à jusante com efeitos à montante, a necessidade de rentabilizar a expansão de capacidade instalada prevista para o complexo portuário no longo prazo cria incentivos para que a ocorrência de eventual abuso não aconteça.

339. Quanto ao cenário que representa o grupo MSC como vencedor da outorga, foram disponibilizados pela EPL os dados referentes ao ambiente concorrencial no longo prazo, indicados nas figuras abaixo (peça 101, p. 61):

Figura 13 – Market share dos mercados à montante de transporte marítimo regular de contêineres com escalas nos complexos portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul e à jusante de terminais portuários de contêineres nos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul – por movimentação em milhares de TEU (em %) – Cenário 4



340. Com base na estrutura concorrencial pós-outorga, a EPL inicia sua análise buscando responder se a MSC tem capacidade de realizar fechamento de mercado à jusante com efeitos à montante – *upstream*.

341. De acordo com os dados disponibilizados pela EPL, a MSC teria condições de fechar mercado em relação à Portonave, direcionando integralmente suas cargas para o porto. Contudo, restariam a capacidade instalada dos demais ofertantes de cargas (TP Itajaí e Itapoá), para movimentar a carga dos demais armadores.

342. Ainda, argumenta que a capacidade instalada da Maersk no mercado à jusante (39,1%) será suficiente para absorver toda a carga deste armador e ainda ofertar carga a terceiros. Diante destes fatos, a EPL conclui que a MSC não terá capacidade e incentivos para o fechamento do mercado *upstream*.

343. Quanto a tese de fechamento à montante com efeitos à jusante pela MSC, a EPL entende que o simples confronto entre a participação de mercado da MSC à montante com seu *market share* após a outorga é suficiente para concluir que o grupo será capaz de movimentar a carga dos demais armadores no MR em questão, o que torna improvável o fechamento de mercado *downstream*.

Possível integração vertical com o mercado de gerenciamento do tráfego de embarcações para o complexo portuário de Itajaí.

344. O complexo portuário de Itajaí representa infraestrutura essencial para os portos instalados na região, cujo controle será realizado pelo vencedor do certame. Desta forma, a atividade de gerenciamento do tráfego de embarcações no complexo é um monopólio natural, dado que a atividade será de responsabilidade de um único grupo econômico.

345. Nesse contexto, cabe avaliar se a integração vertical de gerenciamento do tráfego de embarcações com a atividade de movimentação de contêineres do mesmo complexo, pode levar ao fechamento de mercado à montante com efeitos à jusante. Na prática, o que se quer avaliar é se o novo concessionário pode abusar de sua posição dominante para desenvolver práticas discriminatórias ao seu rival Portonave.

346. De acordo com a EPL a possibilidade de abuso de poder do futuro concessionário na gestão do tráfego foi devidamente mitigada pelo desenho regulatório e por regras contratuais, cujos termos obrigam o vencedor a disponibilizar uma infraestrutura adequada e a implementar uma gestão eficiente e não discriminatória.

Possíveis riscos à competição no leilão

347. Com base nas análises horizontais e de integrações verticais, a EPL conclui que deve restringir que agentes econômicos, incluindo controlada e controladora, que já atuam em um mercado ou em mercado verticalmente integrado ao MR sob análise, caso se reúnam em consórcio, prejudicarão o aspecto competitivo do certame.

348. Portanto, a empresa pública recomenda o ‘estabelecimento de restrição à participação de consórcios entre grupos econômicos verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no MR de terminais portuários de contêineres nos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul: grupos Maersk e MSC’.

Análise da SeinfraPortoFerrovia

349. Inicialmente, destaca-se que, diante do *trade-off* entre os valores a competitividade do certame e a proteção ao ambiente concorrencial, a EPL considera ser mais importante dar peso ao primeiro. Sua justificativa se ancora nos princípios da isonomia e igualdade, bem como na ausência de evidências técnicas de riscos para o ambiente concorrencial.

350. Contudo, dada a máxima vênia, a equipe técnica deve discordar de tal decisão, pois entende que a recomendação da Seae traduz o desenho licitatório mais adequado para o caso em tela, tendo em vista a assunção pelo poder público de potenciais riscos para o ambiente concorrencial em eventual outorga do objeto licitatório para os Grupos Maersk ou MSC. O poder concedente, em suas razões de decidir, deveria ter levado em conta que o presente momento é uma janela de oportunidade para induzir uma robusta melhora do ambiente concorrencial, pois permite a utilização do certame para que a concentração do mercado relevante no ambiente pós-outorga situe-se em patamar de maior aderência aos limites legais e com o estipulado na Comissão Europeia.

351. Vale lembrar que, segundo o § 2º do art. 36 da Lei 12.529/2011, o limiar é de 20% de participação de mercado, podendo '(...) ser alterado pelo CADE para setores específicos da economia.'. Já nas licitações de arrendamentos portuários pretéritas, o limiar de presunção de posição dominante especificado nos editais do certame foi de 40% de participação de mercado, em consonância com os precedentes da Comissão Europeia (caso COMP/M.1741 — MCI WorldCom/Sprint) (peça 102, p. 19).

352. O aprimoramento do ambiente concorrencial, caso se opte por incentivar o ingresso de novo entrante, é de fácil constatação quando se compraram as participações de mercado projetadas nos cenários 2 (novo entrante), cenário 3 (Maersk vitoriosa) e cenário 4 (MSC vitoriosa), conforme ilustrado nas tabelas abaixo:

Tabela 8 – Participação de mercado dos terminais de contêineres do MR pós outorga – por movimentação em milhares de TEU (em %)

Terminais (grupo econômico)	Capacidade dinâmica em TEU/ano (em %)			
	2023	2026	2029	2032
Itapoá (Maersk)	41,7%	33,6%	41,2%	39,1%
Portonave (MSC)	39,6%	41,5%	33,4%	31,6%
Itajaí (Entrante)	18,8%	24,9%	25,4%	29,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabela 9 – Participação de mercado dos terminais de contêineres do MR pós outorga – por movimentação em milhares de TEU (em %) – Cenário 3

Terminais (grupo econômico)	Capacidade dinâmica em TEU/ano (em %)			
	2023	2026	2029	2032
Itapoá+Itajaí (Maersk)	60,4%	58,5%	66,6%	68,4%
Portonave (MSC)	39,6%	41,5%	33,4%	31,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabela 10 – Participação de mercado dos terminais de contêineres do MR pós outorga – por movimentação em milhares de TEU (em %) – Cenário 4

Terminais (grupo econômico)	Capacidade dinâmica em TEU/ano (em %)			
	2023	2026	2029	2032
Portonave+Itajaí (MSC)	58,3%	66,4%	58,8%	60,9%
Itapoá (Maersk)	41,7%	33,6%	41,2%	39,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

353. Nesse contexto, o resultado **mensurável** do aumento de concentração é também digno de nota, nas palavras da EPL (peça 101, p. 42, 44-45):

No Cenário 2 – ano de 2032, o cálculo do HHI é de 3.358 pontos, o que indica mercado altamente concentrado, nos termos do Guia-H do Cade. Contudo, a variação de HHI em relação ao Cenário 1; (i) pelo viés dos terminais portuários, **é negativa em 256 pontos**; e (ii) **pela ótica de grupos econômicos, alcança 1.645 pontos negativos**. Por ambas as perspectivas, o Cenário 2 denota um

ambiente concorrencial pós-outorga representativamente menos concentrado do que o cenário atual.

No Cenário 3 – ano de 2032, o cálculo do HHI é de 5.674 pontos, o que indica mercado altamente concentrado, nos termos do Guia-H do Cade. Já a variação de HHI em relação ao Cenário 1, **pela ótica dos grupos econômicos, é de 644 pontos, substancialmente acima dos 200 pontos**, denotando aumento presumido de poder de mercado.

No Cenário 4 – ano de 2032, o cálculo do HHI é de 5.239 pontos, o que indica mercado altamente concentrado, nos termos do Guia-H do Cade. Já a variação de HHI em relação ao Cenário 1, **pela ótica dos grupos econômicos, é de 209 pontos, acima dos 200 pontos**, denotando aumento presumido de poder de mercado. (Grifos acrescentados)

354. No que diz respeito ao Índice *Herfindahl-Hirschman* (HHI), é importante transcrever a sua interpretação conforme dispõe o Guia para Análise de Atos de Concentração Horizontal do CADE (Guia H) (peça 103, p. 24-25):

Operações simultâneas ou em datas próximas podem ser somadas para fins de avaliação da variação do HHI.

Compreende-se que os mercados são:

- (i) Mercados não concentrados: com HHI abaixo de 1500 pontos;
- (ii) Mercados moderadamente concentrados: com HHI entre 1.500 e 2.500 pontos;
- (iii) Mercados altamente concentrados: com HHI acima de 2.500.

Ademais, compreendem-se as seguintes definições:

- (i) Pequena alteração na concentração: operações que resultem em variações de HHI inferiores a 100 pontos ($\Delta HHI < 100$) provavelmente não geram efeitos competitivos adversos e, portanto, usualmente não requerem análise mais detalhada;
- (ii) Concentrações que geram preocupações em mercados não concentrados: se o mercado, após o AC, permanecer com HHI inferior a 1.500 pontos, a operação não deve gerar efeitos negativos, não requerendo, usualmente, análise mais detalhada;
- (iii) Concentrações que geram preocupações em mercados moderadamente concentrados: operações que resultem em mercados com HHI entre 1.500 e 2.500 pontos e envolvam variação do índice superior a 100 pontos ($\Delta HHI > 100$) têm potencial de gerar preocupações concorrenciais, tornando recomendável uma análise mais detalhada;
- (iv) Concentrações que geram preocupações em mercados altamente concentrados: operações que resultem em mercados com HHI acima de 2.500 pontos, e envolvam variação do índice entre 100 e 200 pontos ($100 \leq \Delta HHI \leq 200$) têm potencial de gerar preocupações concorrenciais, sugerindo uma análise mais detalhada. **Operações que resultem em mercados com HHI acima de 2.500 pontos, e envolvam variação do índice acima de 200 pontos ($\Delta HHI > 200$) presumivelmente geram aumento de poder de mercado. Essa presunção poderá ser refutada por evidências persuasivas em sentido contrário.** (Grifos acrescentados)

355. Conclui-se, do exposto nos parágrafos acima, que a operação sob análise, em caso de vitória dos Grupos Maersk ou MSC, apresenta HHI acima de 2.500 pontos, e envolve variação do índice maior que 200 pontos ($\Delta HHI > 200$), portanto, sua autorização tem que estar munida **por evidências persuasivas em sentido contrário**. Vale observar que o mercado em questão já se encontra extremamente concentrado, portanto, a vitória de um novo entrante, sob a ótica de sobreposições horizontais e verticais, é benéfica ao ambiente concorrencial. O benefício gerado **pode ser mensurado**, dada a redução de 1645 pontos do HHI. Ainda, **o ingresso de um novo player traz a participação de mercado a níveis mais próximos da legislação brasileira (20%) e do patamar (40%) estabelecido pela Comissão Europeia**.

356. Em suma, a licitação em tela abre a oportunidade de melhoria substancial do mercado concorrencial, cujos efeitos perdurarão por décadas. Ao escolher como prioridade o momento da licitação em detrimento de um desenho de pós-outorga de longo prazo, mais benéfico ao

ambiente concorrencial, o entendimento do estudo coloca em risco o bom funcionamento do setor durante toda vigência da concessão, sob o argumento de defesa ‘dos princípios da isonomia, da igualdade e da proposta mais vantajosa para a administração que regem os processos licitatórios no país’. Tal justificativa não merece prosperar, pois eventual interesse de participação dos grupos econômicos Maersk e MSC, amparado nos princípios da isonomia e igualdade, não deve se sobrepor ao interesse da coletividade, nem pode a busca por proposta mais vantajosa se sobrepor ao interesse público, consubstanciado nos arts. 170 e 173, §4º, CF. Em outras palavras, o direito de participação dos referidos grupos econômicos, tutelado pela isonomia e igualdade, não deve opor limite ao interesse da coletividade, consubstanciado na melhoria do ambiente concorrencial.

357. Outro ponto que merece a reflexão refere-se à utilização, sem a devida atualização, das conclusões decorrentes do Ato de Concentração nº 08700.002350/2017-81, aprovado com amparo do Parecer 26/2017/CGAA3/SGA1/SG/CADE, que tratou da aquisição de ações e ativos da HSDG pelo Grupo Maersk, resultando em uma aquisição de controle.

358. Segundo a Seae, o MInfra terminou por assumir implicitamente que a ausência de verificação de problemas concorrenciais na operação analisada pelo CADE, em 2017, válida o caso em tela.

359. De acordo com a EPL, a utilização do parecer CADE sem a devida atualização, não maculam a sua adoção, pois análise realizada, em 2017, já autorizava uma estrutura de funcionamento de mercado concentrada.

360. De fato, a operação anterior permitiu uma expressiva concentração de mercado, mas o caso concreto difere substancialmente da presente operação, conforme depreende-se de trecho extraído do parecer do órgão antitruste (peça 104, p. 55, 99-101):

202. Observa-se que os *market shares* das Requerentes sofrem uma variação notável quando em termos de volume ou de faturamento bruto. Quando combinadas, o *market share* que seria de (acesso restrito), em termos de faturamento, passa a (acesso restrito), se considerado o volume.

203. Em compensação, **caso se desconsidere o volume de cargas movimentadas de maneira cativa**, o *market share* das Requerentes em termos de volume cai para (acesso restrito), **vez que a Portonave, por não atuar nos mercados de transporte marítimo e cabotagem, não realiza serviços de terminais portuários cativamente. Neste caso, a variação do índice HHI seria menor que 200 pontos aproximadamente** (acesso restrito).

(...)

390. No que concerne à única possibilidade de sobreposição horizontal, de acordo com os dados internos informados pelas Requerentes e pela empresa oficiada (Portonave), verifica-se uma concentração de (acesso restrito) no mercado de movimentação de cargas containerizadas por parte das Requerentes (combinadas), considerando o volume total de serviços praticados. Embora seja esta a perspectiva mais conservadora para se traçar a análise, esta SG acredita não representar da maneira fidedigna os aspectos do mercado. Isto porque, o volume de serviços praticados cativamente pelas empresas já não estão disponíveis ao restante do mercado e, portanto, não competem com a capacidade das concorrentes de oferta do serviço a terceiros.

391. **Assim, acredita-se que a concentração real de mercado decorrente da presente operação é aquela em termos de volume que desconsidera o uso cativo. Como a Portonave não atua verticalizada neste mercado, os *market shares* resultantes são aproximadamente (acesso restrito) das Requerentes e (acesso restrito) da Portonave. Com tamanha discrepância entre as parcelas de mercado das Requerentes e da Portonave neste cenário, não há que se falar em exercício de poder de mercado pelas partes em detrimento da concorrência.**

392. **Além disso, o mercado tem operado com alta ociosidade.** O terminal de Itajaí possui uma capacidade ociosa significativa: a taxa de utilização da APMT nesse porto foi inferior a (acesso restrito) em 2016, o que corresponde a um volume de (acesso restrito). Sua concorrente, Portonave,

operou neste mesmo ano com uma capacidade ociosa de aproximadamente (acesso restrito) no porto de Navegantes, correspondente a (acesso restrito).

Tabela 23 - Capacidade ociosa nos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes (acesso restrito)

Empresa/ Porto	Capacidade dinâmica (TEUs)	Capacidade ociosa (TEUs)	%
Maersk – Itajaí	(acesso restrito)	(acesso restrito)	60-70%
HSDG – Itapoá	(acesso restrito)	(acesso restrito)	0-10%
Portonave – Navegantes	(acesso restrito)	(acesso restrito)	30-40%

Fonte: dados internos das Requerentes e da concorrência.

394. No mais, segundo as Requerentes, outros portos relativamente próximos, como Imbituba e Paranaguá operaram com uma capacidade ociosa de 94% e 52%, respectivamente. Além destes, em resposta a ofício, a concorrente TESC (operadora de terminal do porto de São Francisco do Sul), informou que a última linha de navegação de contêineres operadas neste porto foi em março de 2016. No entanto, a empresa continua ofertando comercialmente a operação portuária de contêineres com expectativas de retomada das atividades nos próximos anos.

395. Mesmo considerando apenas a capacidade ociosa da Portonave no porto de Navegantes, concorrente mais próximo dos portos de Itajaí e Itapoá, esta já seria suficiente para absorver (acesso restrito) do volume movimentado para terceiros nos terminais operados pelas Requerentes. Conforme exposto na tabela 12 acima, as Requerentes movimentaram, em 2016, (acesso restrito) para terceiros nos portos de Itajaí e Itapoá, (acesso restrito) capacidade ociosa do porto de Navegantes individualmente (acesso restrito).

396. Verificados fortes indícios de rivalidade entre os portos situados em Santa Catarina, especialmente entre os portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes, conclui-se que a sobreposição horizontal sobrevinda neste cenário não tem potencial de gerar preocupações concorrenciais. Nota-se que os clientes das partes possuem outras opções de serviços de terminais de contêineres, vez que a maioria dos operadores geograficamente próximos têm possibilidade de absorver eventuais desvios de demanda. Observa-se, ainda, não ser provável que as Requerentes injustificadamente aumentem o preço dos seus serviços, pois a Portonave (concorrente direta das Requerentes que atua no porto de Navegantes), assim como outros operadores em Santa Catarina, têm forte incentivo para ofertar preços baixos visando a preencher suas capacidades ociosas. (Grifos Acrescentados)

361. O trecho acima destacado revela duas grandes assimetrias quando se comparam a operação de 2017 com a presente: (i) a análise do CADE partiu da premissa que Portonave não atuava verticalizada no mercado, pois naquele momento a MSC detinha volume disponível (não cativo) de 70-80% de sua capacidade instalada e (ii) existia muita capacidade ociosa no mercado relevante considerado em 2017.

362. Assim, a presença de um *player* (Portonave) que não operava de forma exclusivamente dedicada ao armador, com capacidade ociosa e *market share* relevante foi decisiva para aprovação da operação pelo CADE, pois sua movimentação não cativa atingia 70-80% de sua capacidade instalada. Em outras palavras, com vistas a rentabilizar sua operação a Portonave tinha que ofertar seus serviços a armadores concorrentes dos terminais verticalizados. Esta foi a lógica de análise do CADE ao avaliar o HHI sem considerar a carga cativa. Por essa abordagem, a variação do índice HHI seria menor que 200 pontos.

363. Outro ponto que substancial diferença, quando se comparam os cenários de 2017 e o atual, refere-se à capacidade ociosa em Itajaí e Portonave, praticamente inexistente no MR presente, conforme informado pela própria EPL:

A partir da Figura 9, observam-se os atuais elevados usos das capacidades instaladas de APMT Itajaí e Portonave, na ordem de 93,9% e 96,3%, respectivamente – em 2021. A curva da mencionada variável para APMT Itajaí já se mostrava substancialmente elevada, isto é, acima de 90%, a partir de 2019, sendo a média nos últimos três anos de 96,8%. Portonave, também a partir

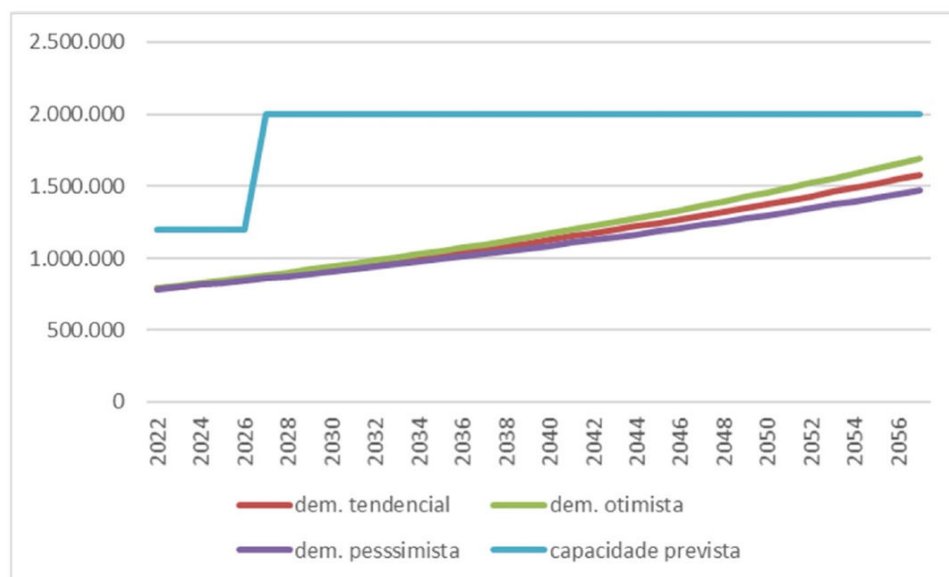
de 2019, inicia trajetória de ampliação de sua capacidade instalada, saltando de 62,4% para 96,3%. Já o uso da capacidade instalada em Itapoá também cresceu no período, contudo o valor máximo, registrado no ano de 2021, é de 64,6%, denotando que o mencionado terminal ainda possui capacidade ociosa representativa, comparado aos rivais.

364. Dada grande ociosidade verificada, somada a necessidade da Portonave em atrair cargas de concorrentes não verticalizados, era razoável inferir, em 2017, que a operação não prejudicaria a rivalidade efetiva entre os *players* que restariam atuantes no mercado relevante. Contudo, as características atuais do mercado concorrencial diferem substancialmente das verificadas na operação de 2017, impossibilitando a utilização deste precedente do CADE.

365. Quanto à capacidade ociosa do cenário atual, é importante tecer alguns comentários sobre a oferta de capacidade instalada no mercado relevante a longo prazo. Conforme já mencionado, a capacidade ociosa é fator determinante a ser considerado nas análises de concentração. Nessa linha, a oferta de capacidade instalada por Itapoá será determinante para mitigar eventuais condutas anticompetitivas, pois todo o modelo de suprimento de demanda depende do *share* a ser disponibilizado por este terminal.

366. Para fins das projeções, a EPL considerou um expressivo aumento de oferta de capacidade por Itapoá no horizonte contratual, conforme ilustrado abaixo (peça 101, p. 33):

Figura 14 – Balanço previsão de demanda (tendencial) vs capacidade para movimentação de contêineres em TEU/ano – complexo portuário de São Francisco do Sul



367. Ocorre que o terminal é de uso privado, controlado pela Maersk, resultando em um risco intrínseco carregado nas projeções, pois eventual não execução do investimento pelo ente privado pode acarretar uma mudança significativa na análise do ambiente concorrencial. Tal risco não foi abordado no parecer da EPL, nem as consequências para a concorrência no mercado relevante em caso de sua ocorrência.

368. Outro ponto que distingue a presente operação da analisada anteriormente pelo CADE é a notória concentração de mercado à montante que vem tomando forma, com crescentes preocupações concorrenciais. Como exemplo, cite-se as recentes notícias sobre eventual abuso de poder econômico por parte dos armadores, com especial atenção as acusações feitas pelo Presidente dos Estados Unidos da América, cuja reação institucional consubstanciou-se na elaboração de um pacote de medidas para combater o abuso de poder econômico das alianças globais de transporte marítimo (<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements->

releases/2022/02/28/fact-sheet-lowering-prices-and-leveling-the-playing-field-in-ocean-shipping/), acesso em 13/10/2022).

369. Nessa linha, é importante destacar que o atual duopólio responsável pela movimentação de cargas no mercado relevante faz parte da Aliança Global 2M + H (Maersk + MSC + Hyundai). Tal constatação torna a operação mais arriscada sob o ponto de vista concorrencial, dada ‘a probabilidade de coordenação explícita ou tácita que, uma vez exercida, impacta negativamente no bem-estar dos consumidores’, conforme adverte o CADE em seu manual (peça 4, p. 42). Portando, o risco do abuso por efeitos coordenados é alto, dado que a estrutura de mercado atual já incorpora diversos fatores que tornam maior a probabilidade de que as empresas exerçam coordenadamente o poder de mercado (peça 103, p. 43).

370. Sobre o tema, o Guia do Federal Trade Commission (FTC), admite que existem inúmeras formas de coordenação, e destaca que o risco de um ato de concentração induza efeitos coordenados adversos **pode não ser susceptível de quantificação ou prova detalhada**. Portanto, segundo o órgão antitruste norte-americano, as Agências podem contestar fusões que em seu julgamento representam um perigo real de dano através de efeitos coordenados, **mesmo sem provas específicas mostrando precisamente como a coordenação ocorreria**. Como exemplo, o Guia cita que **a eliminação de uma empresa independente em um mercado vulnerável, provavelmente causará efeitos coordenados adversos** (peça 105, p. 28).

371. Vale registrar que as autoridades públicas competentes foram noticiadas de práticas anticoncorrenciais que podem resultar em evidência de possível cooperação entre as empresas Maersk/MSK.

372. A saber, no bojo do Ato de Concentração 08700.005700/2021-48, MSC *Mediterranean Shipping Company Holding S.A.* e Log-In Logística Intermodal S.A., foram feitos relatos ao CADE sobre uma possível cooperação para eliminar concorrentes independentes (peça 106, p. 201):

744. Por fim, cabe mencionar o quanto afirmado por alguns agentes de mercado no tocante aos terminais portuários catarinenses, no sentido que a forte verticalização de MSC e Maersk com os terminais portuários Portonave, APMT Itajaí e Itapoá, e **a atuação destas armadoras em VSAs com outras armadoras (Hapag-Lloyd, ONE, CMA, etc.) provocou o esvaziamento de outros terminais de contêineres (falta de clientes) e/ou a descontinuidade completa (São Francisco do Sul) dos serviços antes existentes e operantes na região**. Aduzem, também, que **a verticalização dos serviços longo curso, terminais e cabotagem poderia induzir a concentração dos serviços nos terminais integrados e induzir a prática de ações exclusivas em relação aos concorrentes**. Esta SG entende que eventual abuso de poder de mercado nesta seara poderá ser endereçado caso sejam identificados indícios em sede de análise de infração à ordem econômica pela autarquia. (Grifos acrescentados)

373. Outro possível ato anticoncorrencial está em análise no CADE o Inquérito Administrativo 08700.003945/2020-50, no qual é representante a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), e são representadas as empresas A.P. MØLLER - MAERSK A/S (‘Maersk’), MSC *Mediterranean Shipping Company Holding S.A.* (‘MSC’) e Brasil Terminal Portuário S.A. (‘BTP Santos’ ou ‘BTP’). Segundo o órgão antitruste, foi denegada a concessão de medida preventiva em desfavor das Representadas, **contudo a investigação sobre a prática de abuso de posição dominante pelos armadores ainda está em curso** (peça 107, p. 6-7).

374. Quanto aos indícios de exercício de poder de mercado por meio coordenado pelas VSAs e armadores com posição dominante, cabe trazer a baila trecho da Nota Técnica 10/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE, no bojo de sua manifestação acerca do estudo concorrencial do terminal STS-10 (peça 107, p. 19-20):

114. Sobre este fenômeno de atuação dos armadores em VSAs e sua relação com os elos integrados da cadeia logística (especialmente os serviços portuários) convém mencionar as conclusões do já citado Estudo OCDE, que apontou **que as alianças contribuíram para a concentração de redes portuárias e para deslocamentos de volumes de cargas maiores de um terminal portuário para o outro quando as alianças alteram o terminal prestador de serviços** (visto que as cargas de todos os armadores que fazem parte da aliança são deslocadas de um terminal para outro).

(...)

118. Ainda segundo o estudo OCDE, no caso de existirem apenas três (ou menos) clientes – as alianças – essa lógica competitiva já não funciona. Nos portos com dois terminais de tamanho semelhante, a formação das alianças poderá implicar a superutilização de um terminal e a subutilização do outro **por motivos completamente desconectados do desempenho e eficiência desses terminais**. Nos portos com três terminais, cada aliança poderia utilizar um terminal diferente, mas eventual alteração de um terminal para outro por uma aliança **poderia significar o fim dos negócios para um terminal e muita carga para outro terminal**. Essa alavancagem (poder de negociação) das alianças sobre terminais é usada para renegociar taxas de manuseio de terminais ou serviços adicionais. Portos que têm mais de três terminais terão dificuldades em sustentar esta condição, pois as alianças preferirão não espalhar suas cargas em diferentes terminais, uma vez que poderia implicar movimentos adicionais entre os terminais no caso de transbordo e carga alimentadora.

119. **Complementa que a junção do poder das alianças com as verticalizações de alguns Players com terminais portuários traz bastante pressão sobre os terminais independentes no que diz respeito às taxas e ao retorno adequado para o investimento realizado.**

120. Por fim, os terminais independentes, conforme o Estudo OCDE, ficam em uma posição de alta dependência dos serviços providos pelas empresas atuando em alianças e a alteração dos portos de rotação da aliança para outro terminal (como o terminal próprio de algum dos membros da aliança) traz impactos significativos no mercado portuário geográfico.

121. Tal cenário de efeitos concorrenciais negativos sobre os terminais, que, segundo a OCDE, **tem se intensificado com o aumento da verticalização dos armadores com terminais portuários, parece ter efeito ainda mais agudo no Brasil, em especial no Porto de Santos, pois as duas maiores armadoras – Maersk e MSC (50-60% de participação de mercado no transporte de contêineres)**, controlam juntas o BTP Santos, que, se conseguir aumentar a sua capacidade, poderá aumentar a sua participação de mercado no Porto de Santos para aproximadamente 80-90% de *market share*, conforme análise de cenários da Tabela 10.

375. Interessante notar que os riscos elencados pela OCDE em seu estudo, no que tange aos efeitos concorrenciais da verticalização dos armadores e seus possíveis efeitos sobre terminais independentes, tem contornos coincidentes com a denúncia trazida pelos operadores catarinenses.

376. Nesse contexto, não se descarta o risco de efeitos coordenados à montante e à jusante. Ainda, o comportamento do mercado rival não se coaduna com a resignação demonstrada na presente desestatização, conforme evidenciado na análise empreendida nos parágrafos abaixo.

377. No mercado à jusante, os prejuízos concorrenciais da MSC em eventual outorga da concessão à Maersk deveriam ser suficientes para seu ingresso nos autos questionando a ausência de restrições para impedir a participação de seu rival no MR, pois, caso a Maersk seja a vencedora do certame, seu *market share* aumentará para 68,4%, ante 31,6% da MSC. Assim, participação desta armadora no mercado à montante ficará restrita ao limiar de 30%, ou seja, sua capacidade instalada à jusante será suficiente somente para comportar sua carga cativa na atualidade, resultando em uma demasiada concentração de poder de sua suposta rival Maersk no MR. Tal fato, também revela a fragilidade da premissa de manutenção ao longo prazo das participações de mercado atuais à montante, pois a condição dominante da Maersk à jusante é suficiente para impulsionar sua expansão em detrimento dos demais armadores.

378. Outrossim, em caso de vitória da Maersk, os efeitos sobre os armadores não pertencentes a Aliança 2M + H são preocupantes, pois conforme visto no parágrafo anterior, quase a totalidade da carga de terceiros será movimentada pela Maersk. Em outras palavras, na prática, a **Maersk torna-se monopolista na movimentação de cargas de terceiros não pertencentes a Aliança 2M + H.** Cabe ressaltar que a expansão e oferta de capacidade ociosa projetada no modelo (Itapoá) repousa sobre o controle da Maersk, condição que agrava o quadro de concentração de poder. Assim, a resignação dos grupos armadores rivais também deve ser vista como mais um indício da ocorrência de coordenação entre os agentes em toda cadeia verticalizada.

379. O mesmo raciocínio acima se aplica em caso de vitória da MSC, embora o efeito de poder de mercado seja um pouco menor. Portanto, a assimetria verificada no *market share*, em função de eventual vitória de companhias verticalizadas pertencentes à Aliança 2M + H, resultará em um **mercado de cargas não cativas monopolizado** (Maersk dominante), ou com características monopolistas (MSC dominante).

380. Em suma, na prática, não existirá competição no mercado relevante no que tange a oferta de serviços a armadores não pertencentes aos Grupos MSC/Maersk. Dada esta constatação, assumir a existência de rivalidade efetiva capaz de regular os preços ofertados a tomadores não pertencentes à Aliança 2M + H não é razoável, portanto, é necessária, além da adoção de remédios anticoncorrenciais, também a presença de uma regulação que previna o abuso do poder econômico.

381. Do exposto, considerando ser possível a ocorrência da atuação coordenada das companhias de navegação Maersk e MSC à jusante e/ou entre as empresas de navegação à montante, a EPL deveria ter avaliado, o risco de coordenação explícita ou tácita no mercado relevante vulnerável que, caso seja exercida, impactará negativamente no bem-estar dos consumidores.

382. Portanto, a equipe técnica entende que a outorga da concessão do Porto de Itajaí a integrantes da Aliança 2M + H induz preocupações concorrenciais. Ainda, a entrada de um novo *player* tende a ser benéfica ao ambiente concorrencial, pois fragmenta a participação de mercado a níveis mais próximos da legislação brasileira (20%) e do patamar (40%) estabelecido pela Comissão Europeia.

383. Assim, **com fulcro nos arts. 170 e 173, §4º, CF c/c § 2º do art. 36 da Lei 12.529/2011, propõe-se, recomendar ao MInfra que realize o leilão em duas fases: (i) na primeira fase não poderão participar grupos econômicos pertencentes à Aliança 2M + H, formada pela Maersk, MSC e Hyundai; (ii) caso não haja interessados na primeira rodada, a licitação passa a contar com uma 2ª rodada em que qualquer grupo econômico poderá participar. Salienta-se, contudo, que em caso de não adoção do modelo acima proposto, o MInfra deve motivar sua opção, por meio da reavaliação do estudo concorrencial, enfrentando as fragilidades e riscos apontados.**

384. No que tange aos remédios de prevenção contra condutas anticoncorrenciais e abusos de poder econômico, apenas a determinação supra não é suficiente para afastar as preocupações da com a operação, pois, caso o Grupo Maersk ou MSC vençam o certame, os riscos referentes ao exercício da posição dominante não serão afastados. Assim, mecanismos efetivos de repressão devem ser previstos na modelagem da concessão, conforme será discutido nos próximos parágrafos.

385. Na linha do já exposto anteriormente, caso alguma companhia pertencente à Aliança 2M + H vença o certame, as cargas de outros armadores estarão sob o domínio de uma única prestadora de serviços portuários (Maersk ou MSC). Em outras palavras, a assimetria verificada no *market share*, em função de eventual vitória de companhias verticalizadas pertencentes à

Aliança 2M + H, resultará em um **mercado de cargas não cativas monopolizado** (Maersk dominante), ou com características monopolistas (MSC dominante).

386. Ocorre que, sob a premissa da rivalidade efetiva entre MSC e Maersk, o modelo de regulação tarifária proposto optou pela liberdade de preços como contrapartida aos serviços portuários e serviços acessórios, não cobertos pelas tarifas portuárias. Tal rivalidade não se aplica à movimentação de cargas não cativas, conforme demonstrado no parágrafo anterior. Assim, a regulação tarifária posta não é adequada para prevenir o aumento injustificado de preços, dado que o mercado relevante sob o prisma de cargas **não cativas** é, na prática, um monopólio.

387. Assim, faz-se necessárias a estipulação de mecanismos regulatórios rigorosos que previnam o aumento injustificado de preços. Contudo, mesmo com a adoção de mecanismos de controle de preços, a possibilidade de abuso ainda se faz presente, dada a estrutura concorrencial concentrada a ser criada nos cenários em que se sagrem vitoriosas as companhias da Aliança 2M + H, pois nada impede que as companhias adotem a estratégia de, **ao longo da vigência da concessão**, direcionar sua carga cativa para os terminais do Porto de Itajaí, passando a movimentar as cargas dos outros armadores em seus TUPs privados. Nesse cenário, todas as garantias de nível de serviço, qualidade, modicidade tarifária, proteção contra abusos de poder econômico, previstas no contrato de concessão não alcançariam o público destinatário. Em outras palavras, as proteções regularmente previstas em um contrato de natureza pública seriam afastadas, dada a capacidade dos grupos dominantes em utilizar a capacidade instalada prevista no Porto de Itajaí para movimentar somente suas cargas.

388. É importante observar que, embora não tenham sido divulgadas as capacidades de movimentação dos Grupos pertencentes à Aliança 2M + H no mercado relevante, os dados disponibilizados e as análises da EPL sustentam a tese do parágrafo anterior. No caso da MSC, tal premissa pode ser comprada pela constatação que o TP Itajaí terá porte semelhante à Portonave (vide Estudo de Mercado) combinado com o trecho da análise concorrencial, abaixo transcrito (peça 101, p. 62):

A partir dos dados da Tabela 14, verifica-se que parte substancial das cargas da MSC no MR é movimentada em Portonave, porém não a integralidade. **Dessa forma, haveria, em tese, margem para o desvio de 100% das cargas da MSC para Portonave. Em decorrência, dado o elevado uso da capacidade instalada do terminal em 2021 – nos termos da Figura 9, da Seção 5.1.1, Portonave possivelmente deixaria de movimentar cargas dos demais armadores para apenas operar carga da MSC.** Nesse cenário, com a carga da MSC integralmente equacionada em Portonave, os demais armadores, que respondem, nos termos da Figura 29, por 70-80%, contariam com TP Itajaí, explorado pelo mesmo grupo MSC, e Itapoá, explorado pelo grupo Maersk, que vão ofertar respectivamente 39,1% e 29,3% da capacidade instalada do mercado no longo prazo – segundo Figura 27 do item ‘a’ da Seção 7.2.3.

389. Quanto a Maersk, o simples fato de seu *market share* à montante ser semelhante ao da MSC, seria suficiente para comprovar a hipótese aventada. Tal premissa é reforçada no bojo da análise da EPL, ao argumentar que ‘mesmo supondo que o grupo Maersk tenha capacidade de realizar fechamento de mercado à jusante com efeitos à montante – *upstream*, há fortes indícios de que não há incentivos para concretizar tal fechamento’ (peça 101, p. 61).

390. Convém observar que a partir de 2045, a demanda projetada para o complexo de Itajaí ultrapassa a sua capacidade instalada. Ainda, até o terceiro ano de vigência do contrato (2025), o nível de serviço exigido em termos de capacidade dinâmica mínima de movimentação é de apenas 540 mil TEU/ano, passando para 890 mil TEU/ano a partir de 2026.

391. Nesse contexto, observa-se que as disposições contratuais que regem o acesso aos serviços do porto e de seus terminais, somente reforçam a tese de possibilidade de utilização dos terminais em Itajaí de forma exclusiva:

7.2.6. O Regulamento de Exploração do Porto disporá, dentre outros aspectos, das regras de gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário.

7.2.6.1. As regras de que tratam a Subcláusula 7.2.6 devem:

(i) abranger a programação, operação, atracação e fundeio de embarcações na Área da Concessão, consultadas as demais autoridades do porto;

(ii) disciplinar a autorização por parte da Concessionária da entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na Área da Concessão, ouvidas as demais autoridades do porto;

(iii) garantir tratamento não discriminatório dos Usuários por parte da Concessionária;

(...)

7.2.7. A gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário por parte da Concessionária, disciplinada pelo Regulamento de Exploração do Porto, deve assegurar o tratamento não discriminatório dos Usuários.

7.2.7.1. Caberá a ANTAQ apurar supostos descumprimentos das regras de programação, operação e atracação de embarcações estabelecidas no Regulamento de Exploração do Porto por parte da Concessionária.

(...)

14.2.7. Atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de movimentação de cargas pelo Porto Organizado, **considerando as disponibilidades e as condições gerais das Atividades**, observada a regulação sobre o tema, em especial o disposto na Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014, ou outra que a substituir, devendo eventual descumprimento ser comunicado à ANTAQ. (Grifos acrescentados)

392. O exposto nos parágrafos anteriores é agravado pela vulnerabilidade do mercado relevante à coordenação entre empresas pertencentes à Aliança 2M + H. Assim, como forma de contornar os riscos advindos da estrutura de funcionamento do MR pós-outorga, faz-se necessária a imposição de cláusula com margem de preferência para utilização dos terminais do Porto de Itajaí por usuários dos serviços que não integram os grupos Maersk/MSC, bem como a estipulação de mecanismos regulatórios que previnam o aumento injustificado de preços dos serviços portuários, dos serviços acessórios e das tarifas portuárias não sujeitas aos mecanismos de teto tarifário. Vale observar que a cláusula de preferência também mitiga o risco de frustração de capacidade ociosa em Itapoá, pois a Maersk terá que promover a expansão do terminal para alocar a carga de seu grupo econômico.

393. Cumpre observar que o contrato atual já não apresenta mecanismos eficientes de repressão ao abuso de poder econômico. Como exemplo, cita-se que não existe ferramenta contratual prevista para combate de abuso na cobrança de tarifas sujeitas à supervisão e monitoramento, conforme depreende-se do item 8.2. da minuta do contrato (peça 63):

8.3. Encerrada a Fase de Transição, os Preços Portuários serão livres, observados os valores usualmente praticados por terminais e portos para disponibilização de infraestruturas comparáveis, nos termos do art. 3º, incisos II e IV da Lei nº 12.815, de 2013, no que tange as tarifas previstas nos itens 2.1.3.2, 2.1.3.3 e 2.1.3.4.

8.4. Competirá à ANTAQ coibir eventual abuso de poder econômico por parte da Concessionária contra os Usuários, mediante prévio procedimento administrativo, no qual poderá solicitar e utilizar de informações fornecidas pelos usuários.

394. A ferramenta prevista é de baixa efetividade, dado que para confirmar o abuso deve-se ter acesso aos preços efetivamente cobrados de outros usuários, portanto, acesso as cobranças

efetivamente realizadas pelo operador. Ainda, chama atenção a possibilidade expressa de desconto máximo de 20% sobre os valores nas tabelas publicadas, *in verbis* (peça 63):

2.6. A Concessionária **poderá praticar Tarifas Portuárias distintas** entre Grupos de Usuários e promover a Segmentação dos Mercados atendidos, desde que baseada em critérios objetivos isonômicos de contratação, tais como prazo, volume, sazonalidade, infraestrutura utilizada, recorrência na contratação dos serviços, características das cargas e condições de pagamento, e desde que respeitado o mecanismo de Teto Tarifário.

2.6.1.1. A permissão para discriminação devidamente justificada das Tarifas Portuárias do item 2.6 não exime a Concessionária de observância do Teto Tarifário no caso das Tarifas previstas nos itens 2.1.3.1.

2.6.1.2. O desconto máximo a ser aplicado pela Concessionária é de 20% sobre os valores constantes nas tabelas publicadas.

395. Com base na permissão contratual supra, em tese, a futura concessionária pode praticar preços até 20% menores nas cargas de seu grupo econômico, podendo justificar-se pelos critérios volume e regularidade da movimentação. Assim, sem a possibilidade de verificar os preços efetivamente cobrados pelos futuros armadores verticalizados pelos serviços prestados às empresas de seu Grupo econômico, torna-se sem aplicabilidade a ferramenta contratual de repreensão à discriminação injustificada. Vale ressaltar que devido a posição dominante das empresas Maersk e MSC no MR, qualquer discriminação de preços pode levar a um aumento, sem lastro na eficiência operacional, do *market share* dessas companhias no mercado à jusante.

396. Em suma, toda a lógica posta pela EPL em seu estudo, baseada na rivalidade efetiva no longo prazo entre o as companhias que compõe o duopólio formado na atualidade, não é analiticamente sustentável, portanto, todo o modelo regulatório pouco intervencionista deve ser aperfeiçoado.

397. Por todo exposto, **com fulcro nos arts. 170 e 173, §4º, CF cabe determinar ao MInfra e à Antaq que, inclua cláusulas, no contrato de Concessão do Porto Organizado de Itajaí e no edital da licitação, com efeitos condicionados a eventual vitória do certame por empresas verticalizadas com armadores, com ferramentas efetivas de combate a condutas anticompetitivas e ao abuso de poder econômico, bem como inclusão de margem de preferência para atendimento aos usuários não pertencentes aos Grupos Econômicos que integram a Aliança 2M + H (Maersk + MSC + Hyundai), em caso de vitória de uma delas.**

Comentários do Gestores

398. Inicialmente, cabe registrar que os comentários encaminhados trouxeram análises e informações complementares que contribuíram muito para a formação de opinião da equipe técnica. Em especial, os trechos que versam sobre a lógica do funcionamento do mercado de armadores de contêineres, cuja forma de organização em VSAs mitiga a tese aventada no relatório preliminar quanto à probabilidade de abuso de posição dominante à jusante com efeitos à montante. O trecho abaixo destacado, traz a essência dos argumentos encaminhados pelo MInfra (peça 141, p. 28):

Diante do quadro apresentado do funcionamento do mercado à montante, é notório que a alegada estratégia de direcionamento de cargas de armadores dos grupos Maersk ou MSC aos seus TUPs no mercado relevante, enquanto a carga de rivais é alocada em TP Itajaí, mostra-se impraticável. Dentre as razões para esse entendimento, destacam-se: (i) a estratégia demandar mais de uma escala em terminais no mesmo mercado relevante para realizar a carga e descarga de contêineres, o que é uma afronta aos padrões de eficiência exigidos da indústria das linhas de navegação; e (ii) o fato de os grupos econômicos armadores se organizarem em VSAs com composições de parceiros diferentes a depender da rota de serviço, dificultando a associação de determinados grupos de armadores – por exemplo Maersk, MSC e Hyundai – à operação em um determinado terminal – por exemplo TP Itajaí.

Aventar que os grupos Maersk ou MSC vão deixar de operar em VSAs ou fazer todo uma coordenação de gestão para atender exclusivamente sua carga ou suas embarcações, em detrimento dos rivais – que, em muitos casos, operam em cooperação em VSAs na ECSA ou outras regiões do mundo, para direcionar suas cargas a TP Itajaí e a de rivais no seu TUP para poder abusar em preço dos armadores no MR do caso, não se mostra plausível. É nítido que tal custo de transação para coordenar todas as partes envolvidas parece não compensa o suposto benefício gerado.

A lógica do funcionamento do mercado de linhas de navegação é um dos elementos mais contundentes de que os terminais, num mercado relevante como o objeto do caso, não têm poder para abusar da posição dominante frente aos armadores, mesmo que esse terminal seja verticalmente integrado, haja vista a rede de cooperação entre os rivais. Acrescenta-se que, no mercado em tela na atualidade, sequer há a possibilidade de eventual discriminação do terminal bandeira branca por parte de armadores integrados verticalmente e signatários de VSAs, que isolariam os terminais bandeiras brancas concentrando as cargas nos terminais verticalizados, via cláusula de preferência, como debatido no Ponto de discussão 10 ‘c’.

399. De acordo com a EPL, atual Infra S/A, ‘o cerne da discussão é a existência de rivalidade efetiva no mercado’ (peça 141, p. 27), pois enquanto a estatal vislumbra a existência de rivalidade efetiva no mercado relevante, a área técnica entende que o tema não foi suficientemente demonstrado.

400. Nesse contexto, a estatal busca reforçar a sua tese de rivalidade efetiva, quando alega que, além de se pautar em posição favorável do CADE ao aprovar a operação de concentração levada a efeito em 2017, também demonstrou a presença de um robusto ambiente concorrencial na atualidade, ao responder, de forma implícita em suas análises, as seguintes perguntas (peça 141, p. 13):

- a) Há mudanças substanciais em relação às condições de mercado?
- b) Há indícios ou evidências de rivalidade efetiva no período?
- c) Há indícios ou evidências de aumento de preços ou má qualidade de prestação dos serviços aos usuários, embarcadores ou armadores, no período?

401. Quanto as perguntas ‘b’ e ‘c’, afirma que foram tratadas no item 6.3.2. ‘a’ da Seção B1 do EVTEA, cujas conclusões seguem transcritas abaixo:

Diante do quadro apresentado, é possível notar que os prestadores de serviço que atuam no MR têm buscado disputar a preferência dos usuários de terminais portuários, tendo por indicativos tanto a disputa pela liderança do mercado de movimentação de carga, com Itapoá – líder em *capacity share* – perseguindo a líder Portonave, quanto a busca por maiores conectividades entre o terminal e os demais portos, com ambos os terminais de porte eficiente oscilando na liderança desse quesito. Nesse contexto, tanto pela perspectiva dos clientes armadores, quanto pela dos embarcadores, entende-se haver evidências sólidas de que o mercado de terminais portuários de contêineres nos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul no passado recente e na atualidade possui rivalidade efetiva, tornando improvável o exercício de poder de mercado pelos incumbentes.

402. No que tange à disponibilidade de capacidade ociosa, apesar desse critério ter sido um dos principais fatores para embasar o entendimento do CADE em 2017, a UJ entende que a redução representativa de capacidade ociosa em período posterior não leva a um cenário de ausência de rivalidade’ (peça 141, p. 12).

403. Assevera que o CADE, ao decidir pela rivalidade efetiva no MR em 2017, chegou ao seguinte entendimento (peça 141, p. 13):

396. (...) conclui-se que a sobreposição horizontal sobrevinda neste cenário não tem potencial de gerar preocupações concorrenciais. Nota-se que os clientes das partes possuem outras opções de serviços de terminais de contêineres, vez que a maioria dos operadores geograficamente próximos

têm possibilidade de absorver eventuais desvios de demanda. Observa-se, ainda, não ser provável que as Requerentes injustificadamente aumentem o preço dos seus serviços, pois a Portonave (concorrente direta das Requerentes que atua no porto de Navegantes), assim como outros operadores em Santa Catarina, têm forte incentivo para ofertar preços baixos visando a preencher suas capacidades ociosas.

404. Ainda, em caso de eventual não expansão de Itapoá por parte da Maersk, os gestores argumentam que, ‘de modo a manter, pelo menos, sua competitividade no mercado relevante’, o aumento de capacidade deve ser realizado, no máximo até 2044, ‘o que torna a expansão prevista provável, mesmo que deslocada à frente no tempo’ (peça 141, p. 21).

405. Com relação aos indícios de abuso de poder econômico relacionados pela equipe técnica, trazem aos autos o resultado da auditoria realizada pela *Federal Maritime Commission* (FMC) do mercado de linhas de navegação, em decorrência dos supostos abusos cometidos pelo setor no bojo da pandemia, cujas conclusões apontam para a elevação exacerbada de preços como um resultado de ‘um aumento inesperado e sem precedentes de gastos do consumidor, particularmente nos Estados Unidos, e congestionamento da cadeia de suprimentos’. Portanto, as conclusões do FMC afastariam a tese de abuso (peça 141, p. 15).

406. Em relação a queixa de interrupção de atividades do TESC em São Francisco do Sul, os técnicos argumentam que a entrada de terminais de porte eficiente, que operam em águas profundas no MR, acirrou a competitividade na região de influência do terminal, resultando na perda do *share* e na sua inviabilidade econômica (peça 141, p. 35-36).

407. Reforçam que, em consulta à jurisprudência do CADE, ‘não costa qualquer condenação por prática anticompetitiva, tampouco apuração de denúncia específica de condutas unilaterais anticoncorrenciais afetas ao mercado relevante em questão’ (peça 141, p. 14).

408. No que diz respeito a eventual desconcentração do ambiente concorrencial, em caso de outorga do Porto de Itajaí a concorrente independente, a Infra S/A argumenta que, os terminais verticalizados poderiam passar a atrair 100% das cargas dos armadores sócios (Maersk e MSC), levando o terminal independente a operar abaixo da escala mínima viável. Tal cenário, demandaria maior vigilância em relação à possíveis infrações concorrenciais (peça 141, p. 35-36).

409. Por sua vez, a Antaq também encaminhou análise do relatório preliminar com o intuito de contribuir para o melhor entendimento do tema. Acrescenta, aos argumentos já postados pelo MInfra, que, nas exportações, predominam a modalidade FOB (*Free on Board*), na qual o exportador não paga o frete marítimo, por sua vez, na importação, a modalidade é a CIF (*Cost Insurance and Freight*), tipo de acerto cujo ônus financeiro é de responsabilidade do exportador estrangeiro. Portanto, conclui que o dono da carga não pagará pelo frete, tampouco escolherá o armador, na exportação e na importação (peça 126, p. 4).

410. Assevera que a integração vertical aumenta a eficiência, bem como não resulta em infração à ordem econômica *per se*. Ainda, reforça o argumento do MInfra ao expor que não foram identificadas evidências de coordenação dos agentes como suscitado na instrução preliminar, tendo em vista que nenhum dos indícios elencados pela equipe foi objeto de repreensão pelo CADE. Conclui, que tais indícios não devem ser utilizados como justificativa para ‘amparar a restrição à participação uma vez que apesar do duopólio atualmente existente no complexo portuário de Itajaí, observa-se a existência de rivalidade efetiva conforme apresentado no estudo da EPL’ (peça 126, p. 4).

411. Destaca o risco da adoção de uma licitação nos moldes sugeridos pela equipe técnica, pois em um cenário pessimista o resultado da modelagem poderia ser o de um esvaziamento do leilão.

Ainda, o modelo proposto não foi testado no setor portuário, dificultando a avaliação de sua efetividade (peça 126, p. 4).

412. No que tange à determinação proposta no relatório preliminar (peça 113, p. 36), o regulador solicita que o encaminhamento seja convertido em recomendação, em obediência ao art. 4º da Resolução-TCU 315, de 22 de abril de 2020, pois entende que a utilização de instrumento coagente ‘configuraria verdadeira substituição do gestor pela Corte de Contas’ (peça 126, p. 5).

413. No que diz respeito ao mérito da questão, a Antaq discorda do entendimento da equipe acerca da inexistência de mecanismos de repressão ao abuso de poder econômico. Em particular, não comunga do entendimento inserto nos parágrafos 227-228 da instrução preliminar, pois a aplicação diferenciada de tarifas é permitida entre **grupos de usuários** e não a usuários específicos. Ainda, segundo a agência reguladora, a Resolução Antaq 61, de 1º de dezembro de 2021, já traz mecanismos regulatórios suficientes para assegurar a correta aplicação dos descontos tarifários (peça 126, p. 6).

414. Por fim, assegura que já existem mecanismos eficientes de repressão ao abuso de poder econômico em seu arcabouço regulatório, bem como ‘ferramentas adequadas para reprimir condutas abusivas de empresas reguladas’ (peça 126, p. 4).

Análise da SeinfraPortoFerrovia

Do modelo licitatório

415. A Antaq, em suas considerações, faz ponderações acerca dos riscos relacionados a utilização do modelo licitatório proposto pela equipe técnica, em particular, cita possível esvaziamento do leilão com a restrição proposta.

416. Nesse contexto, o CADE discorre, no bojo da Nota Técnica 10/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE (peça 107, p. 19), elaborada para subsidiar à Antaq no contesto dos estudos referentes a licitação do STS-10, que ‘mantidas as condições concorrenciais atuais (alta concentração de mercado e atuação em VSAs/SCAs diversos que direcionam a carga de todos os partícipes para o terminal do armador verticalizado), **empreendedores podem não ver lógica econômica em realizar vultosos investimentos em terminais portuários sabendo, de antemão, que podem não ter clientes** (70-80% da movimentação portuária em Santos está relacionado aos serviços da MSC/Maersk)’.

417. Do trecho acima destacado infere-se que, as preocupações acerca dos impactos na competitividade do leilão, indicados tanto pela Agência, quanto pelo MInfra, tomam relevo diante da complexidade da dinâmica concorrencial que vem se formando no MR sob análise, conforme exposto pelo CADE.

418. Por fim, ao reexaminar o tema, a equipe técnica observou que CADE já se manifestou sobre a matéria, no âmbito da referida nota técnica, em aparente discordância com a recomendação da Seae (peça 107, p. 4):

Observa-se, portanto, que as melhores práticas nacionais e internacionais têm como preocupação principal estimular a participação do maior número possível de empresas nas licitações, bem como incentivar a entrada de novas empresas no mercado, **evitando ao máximo a inclusão de cláusulas restritivas**.

419. Portanto, faz-se oportuno a substituição da recomendação proposta no parágrafo 383, de forma a não restringir a participação de companhias no certame.

420. Nessa linha, cabe recomendar ao MInfra que, antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de instituir no modelo licitatório mecanismos de incentivos a entrada de novas empresas no mercado.

Da necessidade da inserção contratual de ferramentas efetivas que coíbam o abuso de posição dominante.

421. Inicialmente, é imperioso registrar que a equipe técnica reconhece os benefícios da verticalização, amplamente registrados em periódicos setoriais, contudo surge o desafio de criar mecanismos de prevenção de abuso de poder, conforme alerta a OCDE (2009) (peça 142, p. 21):

O impacto da integração vertical na concorrência tem sido objeto de muita pesquisa econômica, e representa um desafio constante para as autoridades reguladoras. Riordan (2008, pág.145) afirma nesse contexto que ‘a política antitruste dos Estados Unidos reconhece que uma fusão vertical pode criar incentivos para fechamento de mercado ou facilitar o conluio, muito embora reconheça que a integração vertical pode alcançar eficiências’.

422. Isto posto, é importante reconhecer que as manifestações encaminhadas foram capazes de mitigar o risco de abuso de posição dominante à jusante com efeitos à montante. Contudo, como corolário dos argumentos encaminhados, verifica-se uma alta coordenação do mercado à montante, com baixa rivalidade entre os atuantes, em decorrência dos VSAs. O trecho da manifestação dos gestores, abaixo transcrita, reforça o argumento (peça 141, p. 25):

Com relação à ausência de análise de poder coordenado para o mercado de armadores de contêineres na Seção B1 do EVTEA, como tratado anteriormente, entendemos que não se trata de uma probabilidade, mas de um fato consumado nos VSAs e SCAs firmados entre os players, em que os primeiros chegam ao conhecimento da autoridade antitruste nacional. Além do mais, a outorga objeto da análise concorrencial não é no mercado de armadores de contêineres, mas no mercado à jusante, de modo que o mercado à montante não será modificado pela coordenação entre rivais, ou seja, não há nexos causal entre a nova outorga do Porto de Itajaí e a ampliação ou redução da coordenação entre agentes, já materializadas em VSAs e SCAs. (Grifos acrescentados)

423. Nessa linha, é importante destacar que cálculos alternativos do índice de concentração (HHI) tem sido propostos pela literatura especializada, com vistas a capturar os efeitos das alianças (Vide: <https://link.springer.com/article/10.1057/s41278-022-00225-x#:~:text=Here%2C%20five%20possible%20alternative%20indicators%20are%20proposed%2C%20covering%3A%20the,account%3B%20and%20interlinkages%20between%20consortia,> acesso em 21/11/2022)

424. Ainda, análise empreendida pelo CADE no bojo da licitação do terminal STS-10, reforça a coordenação entre armadores em VSAs (peça 107, p. 19-20):

Sobre este fenômeno de atuação dos armadores em VSAs e sua relação com os elos integrados da cadeia logística (especialmente os serviços portuários) convém mencionar as conclusões do já citado Estudo OCDE, **que apontou que as alianças contribuíram para a concentração de redes portuárias e para deslocamentos de volumes de cargas maiores de um terminal portuário para o outro quando as alianças alteram o terminal prestador de serviços** (visto que as cargas de todos os armadores que fazem parte da aliança são deslocadas de um terminal para outro).

(...)

Ainda segundo o estudo, nos portos com múltiplos operadores de terminais começa a surgir um modelo ‘o vencedor leva tudo’, em que o ‘vencedor’ recebe mais carga do que pode manusear, enquanto o ‘perdedor’ recebe pouca ou nenhuma carga por sua capacidade.

(...)

Ainda segundo o estudo OCDE, no caso de existirem apenas três (ou menos) clientes – as alianças – essa lógica competitiva já não funciona. Nos portos com dois terminais de tamanho semelhante, a formação das alianças poderá implicar a super utilização de um terminal e a subutilização do outro **por motivos completamente desconectados do desempenho e eficiência desses terminais**. Nos portos com três terminais, cada aliança poderia utilizar um terminal diferente, mas eventual alteração de um terminal para outro por uma aliança **poderia significar o fim dos negócios para um terminal e muita carga para outro terminal**. Essa alavancagem

(poder de negociação) das alianças sobre terminais é usada para renegociar taxas de manuseio de terminais ou serviços adicionais. Portos que têm mais de três terminais terão dificuldades em sustentar esta condição, pois as alianças preferirão não espalhar suas cargas em diferentes terminais, uma vez que poderia implicar movimentos adicionais entre os terminais no caso de transbordo e carga alimentadora.

425. Assim, verifica-se que os transportadores marítimos coordenados sob alianças VSAs podem concentrar o mercado a jusante em terminais verticalizados, **‘por motivos completamente desconectados do desempenho e eficiência desses terminais’**. Tal constatação, permite concluir que a rivalidade à montante entre embarcadores sob VSAs é baixa, pois, em ambiente concorrencial saudável, os armadores não buscariam induzir um mercado com menores opções de escolha à jusante. A verificada postura dos armadores em VSAs acende um sinal de alerta para as agências reguladoras e órgãos antitruste.

426. Os gestores entendem que este risco não é relevante, pois o mercado à jusante pertence integralmente a grupos econômicos da Aliança 2M + H. Contudo, há que se considerar os riscos de abuso **em relação aos usuários detentores de carga no MR**, devido a concentração de mercado em torno de integrantes de uma mesma Aliança, operando sob o regime de VSAs.

427. Como exemplo, vale trazer aos autos decisão do CADE, relativa à imposição de medida preventiva, com o intuito de cessar supostos abusos existentes há mais de uma década nos valores cobrados a título de THC2 pela APM Terminals Itajaí e pela Portonave (peça 143).

428. Os termos da referida cautela foram mais bem detalhados pelo Professor Agripino Ferreira em texto postado no site (<https://agripinoferreira.com.br/cade-proibe-cobranca-de-sse-da-apm-terminals-e-portonave-prejudicados-tambem-podem-exigir-indenizacao/>, acesso em 19/11/2022), cujos principais trechos seguem transcritos abaixo:

Usuários de serviços portuários e retroportuários que pagam o Serviço de Segregação e Entrega (SSE) à APM Terminals Itajaí e à Portonave conseguiram mais uma vitória contra os abusos existentes há mais de uma década que vêm derretendo a competitividade das empresas que operam nos dois terminais catarinenses.

Desde 2010, os preços e tarifas dos serviços de armazenagem e do THC2, foram reajustados em cerca de dez vezes a inflação acumulada no período. O THC2 é também conhecido como cobrança do SSE e, apesar dos terminais insistirem que se trata de outro serviço, não convenceram o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE.

(...)

Por tais motivos, dentre outros, por cinco votos a favor dos dois recursos administrativos da Localfrio, e dois votos contrários, o Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência, que é a maior autoridade em termos de interpretação e aplicação das normas de defesa da concorrência, julgou procedente o pedido da Localfrio, terminal retroportuário, para determinar a cessação imediata da cobrança do SSE.

O relator do processo, o Conselheiro Luis Henrique Bertolino Braido entendeu que ‘As condutas anticompetitivas decorrentes de integrações verticais dependem da existência de poder dominante, capacidade e incentivos para o cometimento do ilícito. Precedentes. A atividade de movimentação de cargas do operador portuário é integrada com a atividade de armazenagem. O operador, ao receber a carga do armador, possui poder dominante em relação à sua movimentação para armazém alfandegado concorrente, podendo, portanto, cometer condutas abusivas no mercado à jusante. **A Resolução 34/2019 da ANTAQ estabelece que os particulares poderão contratar livremente o box rate e a SSE, desde que não haja abusos**, porque isso não representa um ilícito perante a Lei 12.815/2013 e Lei 10.233/2001. Entretanto, a inexistência de irregularidades perante essas leis não desobriga o CADE de verificar a compatibilidade da conduta com a Lei 12.529/2011. A cobrança de SSE pelos terminais portuários aos recintos alfandegados é uma conduta que, potencialmente, acarretará em abuso de posição dominante, e, portanto, em lesão de difícil reparação ao mercado. **Indícios de abuso. Discriminação de adquirente concorrente**’

De acordo com o relator, ‘o recurso voluntário aqui analisado alega a existência de elevação artificial do custo de concorrentes. Atesta ainda que **‘os valores cobrados a título de THC2 no Porto de Itajaí são os maiores de todos os Portos do País, com valores aproximadamente 500% a mais do que os verificados, por exemplo, no Porto de Santos, totalmente injustificados’**.

429. Os indícios de abusividade, acima transcritos, reforçam a necessidade da adoção de ferramentas mais efetivas no controle do abuso de posição dominante.

430. Impende ressaltar que, de acordo com a resposta encaminhada pela UJ, a Seção B1 do EVTEA buscou investigar se haveria indícios ou evidências de aumento de preços com vistas a avaliar a presença de rivalidade, contudo, **não foi realizada análise da evolução dos preços e tarifas dos serviços básicos prestados pelos terminais**.

431. Quanto a este ponto, vale registrar que Agripino (2020) elaborou análise (peça 144), em que se comparam as taxas de aumentos promovidos em alguns dos serviços oferecidos pelos operadores APM Terminals e Portonave com a variação do IGP-M. O resultado do estudo reforça a necessidade de uma aprofundada avaliação dos preços praticados com vistas a determinar a existência de rivalidade no ambiente concorrencial, tendo em vista que os preços praticados sofreram reajustes muito superiores à inflação verificada nos períodos de análise.

432. Portanto, a equipe técnica mantém o posicionamento preliminar no sentido de não ser possível concluir pela existência de rivalidade efetiva histórica no mercado relevante em questão, divergindo da posição defendida na Seção B1 do EVTEA.

433. Do exposto, no que tange a necessidade da adoção de ferramentas efetivas de combate ao abuso de poder dominante, o histórico trazido aos autos, referente à possíveis aumentos injustificados dos serviços de armazenagem, reforça a posição da equipe. Conforme verificado, as cobranças ocorreram por mais de 10 anos sem a intervenção da agência reguladora e dos órgãos antitruste, demonstrando a necessidade de incluir nas cláusulas contratuais da concessão ferramentas complementares de controle.

434. Contudo, a Antaq assevera que já existem normativos específicos que ‘tratam ou tangenciam o tema da defesa e proteção dos direitos dos usuários, estímulo à concorrência e repressão à ordem econômica’.

435. De fato, a Antaq possui um farto aparato regulatório que versa sobre o tema em análise, contudo todas as normas detalhadas pela agência tratam, essencialmente, da regulação de remédios comportamentais, em busca de um aperfeiçoamento de conduta.

436. Embora salutar o avanço regulatório da agência, a equipe técnica faz menção a necessidade da estipulação de **ferramentas contratuais**, com vistas a identificar a ocorrência de eventual abuso de poder dominante com razoável diligência, bem como facilitar a sua comprovação.

437. Cabe observar que a contabilidade regulatória é uma ferramenta importante de monitoramento do setor, contudo pouco efetiva na caracterização de cobranças abusivas e discriminação de usuários, dado que suas informações são agregadas. Ainda, a comparação entre tabelas de serviços de portos é tarefa árdua, dada as singularidades que influenciam a formação de preços de cada instalação portuária, tais como: tipo de carga, volume movimentado, tecnologia empregada, características físicas do ativo, capacidade instalada.

438. Nessa linha, o contrato poderia prever expressamente a obrigatoriedade do envio de para a Antaq dos dados relativos aos custos dispendidos na prestação dos serviços não sujeitos ao teto tarifário.

439. Outra interessante ferramenta de repressão ao abuso de poder, é a transferência do ônus da prova em relação à razoabilidade das cobranças ao concessionário, nos casos em que a agência

reguladora entenda que os indícios de abuso estão presentes. Este mecanismo foi umas das possíveis abordagens que foram discutidas no senado americano como forma de coibir abusos na cobrança de *Demurrage* e *Detention* pelos armadores (<https://www.cantwell.senate.gov/imo/media/doc/Ocean%20Shipping%20Reform%20Act%20of%202022%20One-Pager.pdf>, acesso em 21/11/2022). Assim, em caso de fundada suspeita de abuso, o concessionário teria que apresentar os custos dos serviços prestados como forma de comprovar a regularidade da cobrança. Esta ferramenta de controle é mais adequada sob o ponto de vista dos custos regulatórios, pois não demandaria o envio regular dos custos incorridos pelo concessionário à Agência.

440. Por sua vez, o artigo intitulado '*A Framework For The Institutional Governance Of Regulation And The Regulatory Tool At Hand, In Port Services*', sugere que a regulação por monitoramento (*ex-post*) deve ser acompanhada da possibilidade de adoção de uma regulação mais severa em caso de comprovado abuso de poder econômico (peça 146, p. 11). De acordo com *Center for Competition, Regulation and Economic Development* (CCRED, 2014) a 'regulação por ameaça', é adotada no modelo Australiano (peça 147, p.107-108):

A regulamentação portuária na Austrália é, no entanto, bastante leve e tornou-se ainda mais nos últimos anos, depois de abordar as preocupações iniciais sobre os preços altos. Está focado principalmente em alcançar preços justos e transparentes e evitar o abuso do poder de monopólio. A principal ferramenta é o monitoramento e a exigência de que os portos expliquem o comportamento questionável, com a ameaça automática de regulamentação mais rígida no futuro, se for considerado que eles estão agindo contra o interesse público.

(...)

Se as negociações comerciais falharem e a regulamentação econômica for necessária, a regulamentação leve, como o monitoramento de preços, deve ser considerada em primeira instância, com a opção de passar para a regulamentação completa se isso não impedir o uso indevido do poder de mercado. **Acredita-se que a ameaça implícita de regulamentação seja suficiente para evitar o abuso do poder de monopólio e evita a necessidade de estabelecer dispendiosas instituições reguladoras.**

441. No que tange a solicitação que o encaminhamento seja convertido em recomendação, em obediência ao art. 4º da Resolução-TCU 315, de 22 de abril de 2020, assiste razão ao gestor, dado que a escolha do modelo de controle de abuso entra na seara da discricionariedade da administração. Ainda, de acordo com o citado artigo regulamentar, a determinação deve ser utilizada em hipóteses de natureza cautelar, com vistas a interromper irregularidade ou evitar sua iminente ocorrência.

442. Por todo exposto, com relação à proposta preliminar do parágrafo 397, cabe transformar em recomendação ao MInfra e à Antaq que, antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de incluir cláusulas, no contrato de Concessão do Porto Organizado de Itajaí, com ferramentas efetivas de identificação e combate a condutas anticompetitivas e ao abuso de poder econômico.

Da projeção da capacidade ociosa no horizonte da concessão

443. Com vistas a avaliar o funcionamento da estrutura de mercado futura, torna-se central a análise da capacidade ociosa projetada, em linha com o raciocínio empreendido pelo CADE ao não obstaculizar o ato de concentração levado a efeito em 2017. Ainda, a análise da capacidade ociosa projetada permite avaliar se as forças de mercado são suficientes para regular o preço dos serviços.

444. Faz-se oportuno, transcrever trechos do Estudo de Mercado (Análise Concorrencial) realizado para fundamentar a necessidade de expansão da capacidade instalada para

movimentação de contêineres no Porto de Santos, por meio da concessão de terminal denominado STS-10 (peça 150, p. 39-40):

Em decorrência, o Porto de Santos, em 2020, está com a utilização da capacidade instalada de 85% para a movimentação de contêineres, denotando uma limitada capacidade ociosa do complexo portuário para esse perfil de carga, frente a demanda crescente de cargas no porto, conforme será mostrado na Seção 5.4. Tal índice de utilização da capacidade instalada do porto ajuda a explicar as constatações dos armadores expostas na Seção 4.1, de representativo aumento dos preços dos serviços dos terminais portuários e da percepção de que o poder de barganha dos armadores frente aos terminais portuários encontra-se na gradação de médio para baixo – ao invés do esperado de médio para alto.

(...)

Diante do quadro apresentado, os terminais portuários com capacidade ociosa possuem, em tese, maiores condições de reduzir preço e/ou melhorar níveis de serviços no seu atendimento ao cliente, tendo condições de captar mais cargas. Em conjunturas em que a demanda por serviços de terminais portuários mostra-se próxima à capacidade instalada disponível no mercado, como atualmente em Santos, a disponibilidade de infraestrutura torna-se um dos principais fatores de vantagem competitiva, representando a variável chave para o aumento da participação de um determinado player no mercado. Não obstante, no Porto de Santos, pelos dados da Figura 16, tal fator de competitividade encontra-se arrefecido e com tendência de redução no curto prazo, haja vista a demanda crescente de cargas no porto, conforme será mostrado na Seção 5.4.

(...)

... entende-se existir rivalidade efetiva no mercado de terminais portuário do Porto de Santos, contudo, no cenário atual, essa rivalidade no MR Base está sendo constrangida pela ausência de capacidade ociosa disponível no mercado para acomodar a demanda atual.

445. Assim, de acordo com os trechos acima destacados, o atingimento de 85% da capacidade instalada em Santos já era suficiente para arrefecer a rivalidade no MR e promover um aumento nos preços praticados. Assim, no presente caso, os efeitos do estrangulamento da capacidade instalada podem ser sentidos bem antes de 2044, data do atingimento de 100% da capacidade do MR. Portanto, em caso de não execução dos investimentos em expansão por Itapoá, os aspectos de nível de serviço e rivalidade vislumbrado pelos gestores, ao longo de todo o período de concessão, podem não se confirmar.

446. Tal cenário é agravado por uma projeção de demanda com possível subdimensionamento, pois não se pautou no crescimento histórico do MR. Esta constatação somente se deu em sede de comentários dos gestores, ao se analisar estudo encaminhado pela MSC (peça 148, p. 8), cujo conteúdo da notícia do crescimento verificado nos últimos vinte anos:

Ao longo das últimas duas décadas, a movimentação de carga nos portos de Santa Catarina cresceu de forma sustentada passando de 345.149TEUs em 2000 para 2.046.635 TEUs em 2020, portanto, um ritmo de crescimento médio de 10,4% a.a. As únicas quedas observadas ao longo dessa série histórica foram nos anos de 2009, muito em virtude da crise econômica internacional e o impacto resultante da enchente de novembro de 2008 em Itajaí/Navegantes, e em 2020, em razão da pandemia do COVID que teve grande impacto sobre as importações.

447. Observa-se que, em que pese o consultor apontar para um crescimento **sólido** no MR de 10% aa, o estudo concorrencial projeta um crescimento de demanda bem abaixo do historicamente verificado, conforme se verifica nos dados apresentados para o cenário tendencial:

Tabela 11 - Taxas de Crescimento projetadas para Macrodemanda na movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Itajaí

Taxas	Tendencial	2022	2023	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055
Tipo de Navegação	Sentido										
Longo Curso	Embarque	7,69%	5,91%	4,12%	1,55%	3,27%	2,66%	2,04%	1,72%	1,62%	1,50%
Longo Curso	Desembarque	7,69%	5,91%	4,12%	3,13%	2,16%	1,87%	1,95%	2,02%	1,88%	1,72%
Cabotagem	Embarque	7,69%	5,91%	4,12%	3,06%	3,10%	2,95%	2,56%	2,26%	2,03%	1,85%
Cabotagem	Desembarque	7,69%	5,91%	4,12%	3,26%	3,29%	3,12%	2,71%	2,40%	2,14%	1,94%

Fonte: Elaboração própria a partir de dados encaminhados (peça 149)

448. Questionado acerca das taxas de crescimento de demanda projetada, o MInfra esclareceu que foram objeto de uma interpolação entre as taxas históricas observadas e as taxas do plano mestre do Complexo Portuário. Por simples inspeção, verifica-se que foi dado grande peso as projeções do plano mestre (a partir de 2025).

449. Vale observar que o plano mestre do Complexo de Itajaí, mais recente (<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/planejamento-e-gestao/planos-mestres-portos>, acesso em 20/11/2022), utilizou-se de dados observados até 2016 para projetar a demanda no horizonte 2016-2060. Assim, a desestatização em tela, não foi captada pelas projeções do plano mestre, resultando em possível subdimensionamento da demanda no período, dado que os investimentos previstos devem resultar em uma maior atração de cargas para a região.

450. De acordo com a planilha encaminhada pela UJ, verifica-se que a curva de demanda projetada, a partir de 2025, praticamente segue as projeções do Plano Mestre, se afastando bruscamente da taxa de crescimento histórica do MR.

451. Portanto, cabe **recomendar ao MInfra que, antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de ajustar a curva de demanda projetada do modelo, com vistas a aproximar as taxas de crescimento a patamares mais aderentes com a taxa histórica verificada e com a expectativa de crescimento decorrente da melhoria do nível de serviço.**

452. Dessa forma, caso não sejam efetivadas as expansões previstas em Itapoá e, caso a demanda se comporte mais aderente ao crescimento histórico do MR, ocorrerá um estrangulamento da capacidade ociosa em grande parte do período de concessão, conferindo a Itapoá uma elevada concentração de poder, pois será capaz de regular a oferta de capacidade instalada no MR, via de consequência, terá forte influência na determinação do preço dos serviços.

453. Portanto, cabe **recomendar ao MInfra que, promova o monitoramento da oferta de serviços do Mercado Relevante, de forma a antecipar, com a devida antecedência, a necessidade da adoção de políticas públicas de fomento da expansão da capacidade instalada.**

VI.4 - Estruturas das Receitas Tarifária e não Tarifária

VI.4.1

Modelagem de Reajuste Tarifário

454. A modelagem de reajuste tarifário foi substancialmente modificada, desde a versão preliminar do EVTEA para a versão definitiva, após a realização da consulta pública Antaq 5/2022.

455. Nessa versão preliminar, tratava-se de modelo baseado na Receita por Carga Movimentada Ajustada (RCA), cuja metodologia, baseada a partir da receita-teto tarifária, previa o reajuste da referida receita, levando-se em consideração a receita R_t do ano anterior, com parâmetros de reajustes apenas relacionados à correção monetária do IPCA, com base nos anos imediatamente anteriores, e nos fatores Q_t e X_t , respectivamente, de desempenho e de eficiência.

456. Tal alteração adveio de diversas sugestões provenientes do Grupo de Trabalho GT-ODSE-001-21-DG e da própria audiência pública, como justifica a Nota Técnica 20/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (peça 112, p. 13-14):

Anexo 3 (ajustes gerais) e Subcláusula 21: Diversas alterações decorrentes das sugestões do Grupo de Trabalho GT-ODSE-001-21-DG da ANTAQ, da audiência pública, e da evolução do modelo de regulação tarifária aplicável a infraestruturas de acesso aquaviário.

Importante informar que, além da presente estruturação da concessão do Porto de Itajaí, a EPL desenvolveu, posteriormente, o modelo de concessão do Canal de Acesso ao Porto de Paranaguá. Dessa forma, tendo em vista os avanços das discussões sobre os modelos, foram adotadas soluções de regulação econômica decorrentes do novo estudo. Dentre as principais alterações, destacam-se:

(...)

(iii) nova fórmula de reajuste da tarifa sujeita ao modelo de tarifa teto, a fim de abarcar as preocupações relacionadas a variação cambial e de outros custos que impactam diretamente os custos operacionais da dragagem (a exemplo da modelagem para a concessão do Canal de Acesso ao Porto de Paranaguá;

(iv) inclusão do da previsão de desconto ecológico para navios com reduzida emissão de gases poluentes e de um subsídio cruzado entre navios com maiores e menores níveis de emissão pela fórmula do reajuste tarifário;

(v) previsão de que o reajuste tarifário passe a ser realizado periodicamente pela ANTAQ;

(vi) introdução de proposta de Fator X, concebido como um mecanismo de compartilhamento dos ganhos/perdas de produtividade setorial, nesse caso, relacionados sobretudo aos ganhos e perdas de escala. Nesse ponto, importa notar que mais de 90% do custo de operação do canal de acesso (dragagem, pessoal, VTS, etc) são fixos, o que demonstra que os ganhos/perdas de escala são relevantes do ponto de vista de produtividade, sendo um parâmetro objetivo e de baixo custo regulatório de mensuração para fins de execução contratual; (...)

457. Já no modelo tarifário atual, trata-se de metodologia de *price cap*, ou preço-teto da tarifa de acesso aquaviário, cujo modo de reajuste baseia-se na fórmula prevista no Apêndice B do Anexo 3 (peça 64, p. 54), reproduzida a seguir:

Figura 15 - fórmula do reajuste tarifário da tarifa de acesso aquaviário

$$PT_t = \left[\frac{PT_{t-1}}{(1 - Q_{t-1})} \right] \times \left\{ 1 + \left[0,435 \times \left(\frac{PTAX_t}{PTAX_{t-1}} \times \frac{CIRIA_t}{CIRIA_{t-1}} - 1 \right) \right] + \left[0,385 \times \left(\frac{PTAX_t}{PTAX_{t-1}} \times \frac{Pcom_t}{Pcom_{t-1}} - 1 \right) \right] + \left[0,180 \times \left(\frac{IPCA_t}{IPCA_{t-1}} - 1 \right) \right] \right\} \times (1 - X_t) \times (1 - Q_t) \times \left(1 + \frac{DE_t}{RB_t} \right) \times \left(\frac{TEU_t}{TEU_{t-1}} + \frac{TpB_t}{TpB_{t-1}} \right)$$

458. A referida fórmula deveras complexa traz inovações que impõem desafios à Agência reguladora em termos de aferição para aprovação dos pleitos de reajuste, com base nos parâmetros nela contidos.

459. Não à toa que, o Despacho do Diretor-Relator da Antaq, ao analisar as ressalvas contidas na Deliberação-DG 93/2022, relativas ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC - Ad Referendum, ao encaminhar proposta de apreciação pela Diretoria colegiada da Agência, apresentou as seguintes considerações suplementares (peça 110, p. 9):

Regulação tarifária:

Aponta-se, acerca da proposta de reajuste da tarifa teto referente à Concessão do Porto de Itajaí, que foram incorporadas à fórmula de cálculo variáveis até então não empregadas em outros projetos de concessão portuária (Apêndice B - Anexo 3 - Contrato de Concessão).

A título de comparação, tem-se o projeto de concessão da CODESA, em que foram utilizados apenas três variáveis para o reajuste da receita e da tarifa teto: inflação (IPCA), fator X e fator Q.

Já para a Concessão do Porto de Itajaí, foram alocados à fórmula paramétrica de reajuste os seguintes componentes: (i) variação do preço do barril do petróleo; (ii) variação do Cost Standard

Indexation – ‘CIRIA’; (iii) variação cambial sobre o CIRIA e o preço do barril do petróleo; (iv) índice de preços ao consumidor – IPCA; (v) fator X; (vi) fator Q; (vii) proporção de descontos ecológicos concedidos.

Infere-se, desse modo, que o cálculo de reajuste será complexo, pois, além da quantidade de variáveis, há elementos de difícil verificação, como é o caso do desconto ecológico. Assim, a profundidade requerida na análise do modelo de reajuste da tarifa teto hora proposto se mostra incompatível com a priorização dada à tramitação deste projeto nesta Agência.

Na mesma linha, temos a questão dos descontos tarifários relacionados à redução de emissão de gases poluente (Apêndice C - Anexo 3 - Contrato de Concessão).

Neste contexto, proponho ao Colegiado que os autos sigam seu regular trâmite, porém, que a questão do reajuste do teto tarifário da Concessão do Porto de Itajaí, e dos descontos tarifários relacionados à redução de emissão de gases poluente, sejam objeto de ressalva, devendo a matéria ser revisitada oportunamente pela área técnica da Antaq, no caso, a Superintendência de Regulação - SRG, **de modo que a versão final do contrato de concessão, isto é, aquela que norteará o procedimento licitatório, contemple a visão da Agência sobre o assunto.** (grifo nosso)

460. Assim, a Deliberação-DG 110/2022 (peça 69, p.1), *ad referendum*, deu o seguinte encaminhamento:

art. 3º Determinar à Superintendência de Regulação - SRG desta Agência, com o auxílio da Assessoria Especial de Concessões - AEC, que, **no prazo de 20 dias, analise a metodologia do reajuste do teto tarifário da Concessão do Porto de Itajaí, e dos descontos tarifários relacionados à redução de emissão de gases poluentes, de modo que a versão final do contrato de concessão contemple a visão da Agência sobre o assunto**, bem como acerca da a segmentação proposta na tabela do item 4.3. do Anexo 3. (grifo nosso)

461. No âmbito da análise de mérito feito por esta equipe de fiscalização da SeinfraPortoFerrovia suscitaram-se vários questionamentos e dúvidas também a respeito da nova metodologia de reajuste tarifário. Por isso, a equipe encaminhou diligência à Antaq questionando os seguintes pontos, considerados mais críticos e relevantes (peça 95, p. 13-14):

- Com relação à fórmula de reajuste do Teto Tarifário, constante do Apêndice B do Anexo 3 da minuta do Contrato, qual a posição da Antaq a respeito da adequação dos parâmetros que formam os componentes do índice de reajustes de preços $\frac{Ciria_t}{Ciria_{t-1}} \cdot \frac{PCom_t}{PCom_{t-1}}$ e $\frac{IPCA_t}{IPCA_{t-1}}$, quais sejam os parâmetros 0,435, 0,385 e 0,180? É correta a previsão de ponderação maior, em termos de variação do custo de reposição de equipamentos (0,435) vis-à-vis a reposição da variação do insumo de combustível (0,385)? Proceda a previsão de recomposição dos demais insumos, representada pela variação do índice IPCAt, representar apenas 18% do reajuste?

- Com relação à fórmula de reajuste do Teto Tarifário, tendo em vista que os componentes do índice de reajuste de preços $\frac{Ciria_t}{Ciria_{t-1}}$ e $\frac{PCom_t}{PCom_{t-1}}$ serem referenciados com base em dólares americanos e a previsão de conversão desses índices ao custo em moeda nacional, por meio da existência do fator $\frac{PTAX_t}{PTAX_{t-1}}$, não estaria havendo reflexos da variação cambial, cujo risco é de responsabilidade da concessionária, segundo a Cláusula 19.1.30 da minuta do contrato, com efeito no repasse desse risco ao usuário?

- Com relação à fórmula de reajuste do Teto Tarifário, partindo do princípio da otimização da eficiência ambiental e da racionalidade de incentivos à adoção de equipamentos e de tecnologia ecologicamente sustentáveis, faz sentido para a Antaq que seja aplicado um fator de reajuste com base nos descontos ecológicos concedidos no ano referência, como consta da parcela $(1 + \frac{DE_t}{RB_t})$?

462. Em complemento da resposta à diligência 2, em 17/10/2022 (peça 108), a Antaq informou que o mérito da nova metodologia de reajuste tarifário foi apreciado *ad referendum* pela Deliberação-DG 135 (SEI 1745409) (peça 111), com base na análise feita pela área técnica daquela Agência, Nota Técnica 175/2022/GRP/SRG (peça 109).

463. Em síntese, a decisão da Antaq, que acatou a proposta do Diretor-Relator, Despacho SEI 1742931, e a recomendação feita pela Superintendência de Regulação (SRG), foi no sentido de não aprovar o novo modelo de reajuste tarifário e encaminhou os autos ao MInfra para atualização dos estudos e documentos técnicos e jurídicos da concessão do Porto de Itajaí/SC, com vistas a, dentre outros, fazer as seguintes adaptações na metodologia de reajuste tarifário:

- adoção do IPCA como índice adequado para o balizamento da tarifa prevista em contrato;
- exclusão do ‘desconto ecológico’, incorporando o aspecto ambiental no fator Q a ser aplicado nos reajustes tarifários, via regulação por incentivos;
- adoção do modelo de ‘dispersão tarifária’, tal qual foi utilizado na modelagem da concessão da Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA, aplicando a fórmula mencionada no item 35 e 36 deste despacho, com os ajustes propostos; e (...)

Análise da SeinfraPortoFerrovia

464. Em boa medida, os fundamentos da decisão da Antaq com relação à metodologia de reajuste tarifário proposta, na modelagem da concessão do Porto de Itajaí/SC, como constam na Nota Técnica 175/2022/GRP/SRG (peça 109) e no Despacho SEI 174293, esclareceram as dúvidas levantadas pela equipe de fiscalização por ocasião da diligência 2 realizada (peça 95).

465. Primeiramente, em relação à adoção das parcelas de atualização de custos $\frac{Ciria_t}{Ciria_{t-1}} e \frac{PCom_t}{PCom_{t-1}}$, além do IPCA, e os respectivos parâmetros de ponderação 0,435, 0,385 e 0,180 adotados para o reajuste do preço-teto da tarifa, bem como a preocupação com o repasse à tarifa do risco cambial, alocado pelo contrato à concessionária, a Antaq esclareceu o seguinte (peça 108, p. 2):

De forma a reduzir a complexidade e aumentar a coerência tanto interna do modelo quanto com os demais projetos de concessão portuária, a Diretoria da ANTAQ deliberou pela alteração da fórmula de reajuste anual com substituição dos fatores associados à variação cambial e aos custos de produção pelo IPCA.

Ainda que formalmente uma regra de preço-teto tenha alguma semelhança com uma regra de indexação, ela não decorre de uma lógica macroeconômica de adaptação da economia a um ambiente de inflação ou a uma lógica de reposição automática de custos. A lógica que justifica a utilização de regras de preço-teto em reajustes é estritamente de incentivos para ganhos de eficiência microeconômicos em uma dada indústria e justamente por isto embute sempre, além de um índice de reajuste, uma expectativa de ganho de produtividade, e não de repasse automático de custos. Em concessionárias eficientes, a curva de custo total médio, no tempo, está abaixo da curva da inflação e de outros índices.

Nesse contexto, a questão cambial e os preços de combustíveis estariam na álea empresarial. Tais riscos são conhecidos como ordinários (os próprios de cada negócio). Essa categoria de riscos mencionada equipara-se aos riscos inerentes às atividades que os particulares desempenham no ambiente de mercado.

466. Com relação à questão do repasse diretamente no reajuste da tarifa dos descontos ecológicos concedidos às embarcações ambientalmente sustentáveis, a Antaq esclareceu (peça 108, p. 3):

Com o objetivo de mitigar o risco de distorções alocativas bem como para evitar contraturalizar percentual de desconto, a Diretoria da ANTAQ acatou a proposta encaminhada pela Superintendência de Regulação no sentido de substituir o desconto ecológico por um mecanismo mais alinhado à regulação por incentivo por meio do incremento de receita no reajuste anual (fator Q).

De acordo com a proposta, quanto mais embarcações ambientalmente corretas o porto receber, melhor seria a performance dele em determinado índice de nível de serviço, com incidência positiva na equação de reajuste de preços, fazendo majorar a receita tarifária. Assim, o porto pode atrair essas embarcações por descontos livremente estipulados, ou por outras condições comerciais

(franquias, prazos de pagamento etc.) e técnicas (prioridade na atracação etc.) que julgar adequadas, parâmetros sob estrita gestão e liberdade do concessionário.

467. Por fim, a alteração recomendada no modelo pela Antaq elide a dúvida da equipe de fiscalização quanto à adequação da utilização da cotação do petróleo Brent US\$/Barril como parâmetro de referência para atualização da parcela relativa ao combustível bunker, insumo relevante na composição dos custos de dragagem e, portanto, com relevante peso na composição dos custos remunerados pela tarifa de acesso aquaviário.

Comentários dos Gestores

468. O relatório preliminar, em função da reprovação das inovações e da indicação pela Antaq de adaptações necessárias, na metodologia de reajuste tarifário, no âmbito da Deliberação-DG 135 (SEI 1745409) (peça 111), a equipe da SeinfraPortoFerrovia, num primeiro momento, não identificou impropriedades, nem achados, que justificassem a proposição de deliberações a respeito deste tema, tendo em vista que os objetos das dúvidas em relação às inovações introduzidas na modelagem de reajuste tarifário já não mais subsistiam.

469. Nada obstante, por ocasião da fase de comentários dos gestores, novas discussões sobre o tema, na busca de aperfeiçoamento da modelagem inicialmente apresentada, foram levantadas pelo MInfra e Infra S.A. (antiga EPL) junto à Antaq com realização de reuniões técnicas, o que resultou na Nota Técnica 4/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLANINFRASA/DIREX-INFRASA/ CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (peça 154).

470. Em breve síntese, a referida Nota Técnica propôs a criação de um novo parâmetro da concessão, denominado **Índice de Reajustamento do Contrato (IRC)**, cujo principal objetivo é refletir as variações dos custos não gerenciáveis da concessionária com relação aos custos operacionais da exploração do acesso aquaviário do Porto de Itajaí, com destaque à dragagem de manutenção (peça 154, p. 1).

471. Segundo a Nota Técnica da Infra S.A., destaca-se, dentre os custos não gerenciáveis, nos serviços de dragagem de manutenção: a variação cambial, o preço de combustível marítimo e o valor dos equipamentos de dragagem (peça 154, p. 1).

472. A alteração proposta na modelagem, segundo a Infra S.A., passa a incorporar nos parâmetros da concessão, que são sujeitos à revisão periódica quinquenal, os custos não gerenciáveis até aqui elencados, a exemplo do que ocorrerá com os fatores X e Q (peça 154, p. 2).

473. A Infra S.A. entende, com isso, que a proposta do IRC irá atingir a finalidade de assegurar o reajuste de custos da concessionária sobre os quais não possui gerenciamento direto, o que, do ponto de vista regulatório, seria desejável. Isso porque permite que o contrato seja exequível do ponto de vista econômico-financeiro, reduzindo risco de seleção adversa, inexecução contratual, má prestação dos serviços públicos, dentre outros (peça 154, p. 2).

474. A fórmula do novo Índice de Reajustamento do Contrato – IRC proposta é a seguinte (peça 154, p. 2):

Figura 16: Fórmula do Parâmetro da Concessão IRC

$$IRC_t = \left\{ 1 + \left[0,435 \times \left(\sum_{i=1}^t PTAX \times \frac{CIRIA_t}{CIRIA_{t-1}} - 1 \right) \right] + \left[0,385 \times \left(\sum_{i=1}^t Pcom - 1 \right) \right] + \left[0,180 \times \left(\frac{IPCA_t}{IPCA_{t-1}} - 1 \right) \right] \right\}$$

475. A Nota Técnica 4/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLANINFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA acrescenta que a inovação é importante, pois está relacionada à natureza do IRC, haja vista que conceitualmente torna-se um ‘Parâmetro da Concessão’. Assim, em virtude da natureza de longo prazo do contrato de concessão, pode haver alterações relevantes nos custos não gerenciáveis da concessionária, mormente aqueles relativos à dragagem, tanto com relação a sua representatividade como a sua própria natureza (peça 154, p. 3).

476. Em outras palavras, mudanças tecnológicas disruptivas, ou na eficiência dos equipamentos, como utilização de combustíveis sustentáveis, por exemplo, podem alterar de tal forma, que o IRC demandará análises periódicas a fim de avaliar a adequação dos seus parâmetros e da sua representatividade.

477. Acrescenta a Infra S.A., ainda, com relação aos benefícios advindos da introdução do IRC, na metodologia de reajuste tarifário, (peça 154, p. 3):

Assim, o IRC, ao ser considerado um Parâmetro da Concessão, passa a ser avaliado quinquenalmente, conforme as regras contratuais estabelecidas para o procedimento de Revisão dos Parâmetros da Concessão. Essa previsão torna o contrato mais flexível e, do ponto de vista de execução, mais adequado à realidade de uma concessão de prazo inicial de 35 anos e com possibilidade de prorrogações até o limite de 70 anos.

O IRC garante tanto a finalidade do reajuste quanto a atualidade do contrato frente a realidade das mudanças que devem ocorrer no mercado de dragagem.

Importante sublinhar que, no momento da revisão dos parâmetros da concessão, fundamentadamente, a ANTAQ poderá vir a alterar o IRC de maneira geral, tanto no que diz respeito à ponderação de cada um dos componentes de custos quanto no que diz respeito à própria natureza dos elementos. Assim, por exemplo, caso a cotação do óleo diesel marítimo passe a não representar de forma próxima os custos não gerenciáveis pela concessionária, poderá ser substituído por outro índice que melhor represente os custos não gerenciáveis relacionados a dragagem de manutenção no momento da revisão quinquenal.

Portanto, as revisões quinquenais relacionadas ao IRC devem contemplar a análise dos custos de dragagem que são considerados não gerenciáveis e que, por isso, devem ser contemplados no índice de reajustamento do contrato, mantendo a atualidade dos parâmetros e a representatividade dos custos não gerenciáveis.

478. A fórmula final do reajuste tarifário do contrato será, portanto:

Figura 17 - Fórmula do reajuste tarifário da tarifa de acesso aquaviário

$$PT_t = \left[\frac{PT_{t-1}}{(1 - Q_{t-1})} \right] \times (IRC_t) \times (1 - X_t) \times (1 - Q_t) \times FTpBt$$

479. Cabe mencionar também que, em relação ao tema desconto ecológico, a Infra S.A., apesar de reconhecer como meritória, do ponto de vista de política pública, entendeu, após debate com a Antaq, que cada autoridade portuária ou autorizatório deve definir sua política socioambiental, com vista a obter maiores pontuações no IDA/Antaq, em linha com a política pública em execução pela Agência. Sendo assim, acatou proposta da ANTAQ de retirar a previsão do parâmetro de desconto ecológico obrigatório (peça 154, p. 3).

480. Por fim, a Infra S.A., após apresentar ponderações a respeito do *trade off* entre o benefício da alocação da infraestrutura trazido pela dispersão tarifária e os riscos ligados ao aspecto competitivo, a Nota Técnica sugere a manutenção do mecanismo de teto tarifário, sem dispersão tarifária e com o limite de desconto de 20% sobre a tarifa definida (peça 154, p. 4).

481. Em seu despacho SEI/ANTAQ1768234 (peça 155), a Superintendência de Regulação da Antaq ressalta que após as reuniões entre a SRG e a equipe da Infra S.A., ficou clara a preocupação em contemplar como parâmetros da concessão os custos não gerenciáveis pela concessionária para manutenção da dragagem. Tal informação, dada a relevância dos custos da dragagem no OPEX da concessão, foi determinante para a alteração do entendimento da Superintendência de Regulação da Antaq (peça 155, p. 1).

482. Além disso, acrescenta, a proposta anterior da SRG de incorporar as variações de custos via método de revisão tarifária trazia risco de incorporar na tarifa possíveis custos gerenciáveis pela concessionária. Ou, ainda pior, poderiam ser introduzidos custos de ineficiência à operação pelo prestador de serviço, inadvertidamente ou não. Isso porque, em virtude da assimetria de informação, os modelos de regulação pelo custo dependem das informações enviadas pelo agente (peça 155, p. 1).

483. A terceira alteração fundamental para mudança de entendimento, segundo o despacho da SRG foi a transformação da indexação do câmbio e combustíveis em um parâmetro da concessão que pode ser revisto quinquenalmente pela Antaq. Dado o ineditismo, não apenas do parâmetro, como de todo o processo de concessão de uma autoridade portuária, segundo a SRG, *‘o melhor caminho é a previsão de alteração regulatória, para ajustar alguma perda de compasso dos parâmetros com a realidade ao longo do prazo da concessão’* (peça 155, p. 1).

484. Dito isso, a SRG opinou favoravelmente tanto à criação do IRC como a alteração das variáveis de média de todos os meses e o valor do óleo diesel marítimo DMA-MGO, conforme previsto na Nota Técnica 4/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLANINFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (peça 154, p. 1).

485. Nada obstante, em relação ao teto tarifário e ao limite de desconto, no mesmo despacho SEI/ANTAQ1768234, a Superintendência de Regulação da Antaq, após ressaltar que em relação à escolha do método de dispersão tarifária ou tarifa teto seria indiferente quanto à atuação regulatória da Antaq, posicionou-se contrária à fixação de limite de desconto para o teto tarifário, *ipse litteris*:

Mas, para o limite de desconto não encontrei argumentos favoráveis à sua implementação. Uma possível discriminação das cargas ou usuários pela concessionária é muito difícil com o modelo imposto pela Resolução ANTAQ nº 61, de 1º de dezembro de 2021, de concessão de desconto a grupo de usuários e não a um usuário único. Então se um desconto, por exemplo, for dado a todos os navios de cabotagem, esse desconto deverá ser dado não só aos navios que atracam em Itajaí, mas também aos navios de cabotagem que atracam em Navegantes.

Então, compreendendo o argumento da INFRA sobre a baixa efetividade da dispersão por conta da homogeneidade das cargas do Complexo Itajaí-Navegantes, corroboro com a manutenção da sugestão de tarifa teto para a Tabela 1, mas, sem o limite de desconto, deixando a cargo do concessionário a política de descontos, cabendo a ANTAQ coibir qualquer abuso que porventura possa ocorrer. (peça 155, p. 2)

486. Os despachos SEI/ANTAQ 1771365 do Diretor Relator Alexandre Ribeiro Pereira Lopes (peça 156); SEI/ANTAQ 1772393 da Diretora Flávia Moraes Lopes Takafashi (peça 157); e do Diretor Geral Eduardo Nery Machado Filho (peça 158), todos eles foram favoráveis e de acordo com a manifestação da SRG, encaminhando-se para edição de ato *ad referendum*, visando alterar o teor da decisão da Deliberação-DG 135, de 13 de outubro de 2022 (SEI 1747670).

Análise dos Comentários dos Gestores

487. Inicialmente, cumpre informar que, em virtude de os documentos resultantes desta revisão da metodologia do reajuste tarifário somente terem chegado a esta equipe da SeinfraPortoFerrovia, próximo ao prazo limite de encaminhamento da proposta de mérito para o Ministro Relator, nos termos do Art. 9º da IN TC 81/2018, a análise dos comentários dos

gestores feita pela equipe limitou-se apenas ao exame dos argumentos apresentados nas referidas Notas Técnicas e despachos fornecidos pelo MInfra, Infra S.A. e Antaq, ficando de fora, portanto, a aplicação de qualquer outra técnica, ou método de auditoria, no sentido de analisar simuladamente a consistência e/ou a sensibilidade dos parâmetros da referida fórmula de reajuste tarifário.

488. Como descrito acima, após a Deliberação-DG 135, de 13/10/2022, *ad referendum* da Antaq e o encaminhamento da instrução preliminar para comentários dos gestores, novas discussões técnicas foram elaboradas entre MInfra, Infra S.A. e Antaq, buscando superar os obstáculos de ordem técnica e regulatória verificados inicialmente pela Agência, visando aperfeiçoar a metodologia a fim de convergir e viabilizar um modelo de reajuste tarifário que fosse adequado e passível de implementação na concessão do Porto de Itajaí, sem perda da oportunidade de reaproveitamento em outras concessões.

489. Partindo-se desta premissa, as equipes da Infra S.A. e da Antaq reuniram-se em reuniões técnicas de trabalho, como reportado na Nota Técnica 4/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLANINFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (peça 154, p. 1), buscando este objetivo.

490. É importante destacar, a partir dos fundamentos de decidir da SRG (peça 155, p. 1), que a Infra S.A. conseguiu demonstrar a relevância das inovações introduzidas na metodologia de reajuste tarifário, cuja real preocupação é com a ancoragem ao reajuste da tarifa dos riscos operacionais não gerenciáveis pela concessionária em termos de custos de OPEX, no caso do Porto de Itajaí, bastante significativos, que são os custos não gerenciáveis, é bom esclarecer, das dragagens de manutenção.

491. Estes custos, que são a variação cambial, o preço do combustível marítimo e o valor dos equipamentos de dragagem, diga-se de passagem, já haviam sido identificados na metodologia inicial que foi reprovada pela Agência.

492. A principal diferença, ou melhor, aperfeiçoamento da metodologia é que, antes esses parâmetros, uma vez definidos, iriam vigorar ao longo dos 35 anos, quiçá 70 anos de contrato. Agora, eles foram, digamos, reunidos e promovidos ao status de ‘parâmetros da concessão’, fazendo parte do que se designou de **Índice de Reajustamento do Contrato (IRC)**.

493. Tal mudança faz toda diferença num contrato de longo prazo, que envolve riscos e incertezas da dinâmica de mercado e da economia que estão completamente fora do radar do Poder Concedente e, especialmente, da agência reguladora. O IRC permite à Antaq proceder eventuais correções de rumo por ocasião das revisões tarifárias quinquenais, dadas as circunstâncias do momento.

494. Cabe destacar também outros aspectos que foram aperfeiçoados na metodologia:

a) utilização da soma das variações da PTAX média de cada mês de referência compreendido entre os meses de janeiro e dezembro;

b) utilização dos dados divulgados pela Agência Nacional de Petróleo para os preços do óleo diesel marítimo DMA-MGO, dados em reais por litro e divulgados semanalmente pela ANP (registra-se que a tabela de preços de óleo diesel marítimo da Petrobrás (Buker Daily Report), atual referência para composição de custo de dragagem no Brasil, constam os produtos ‘VLSFO’ e ‘MGO’. Apesar de os parâmetros de consumo adotados no presente estudo se referirem ao VLSFO, as dragas tipo Hopper geralmente podem utilizar ambos os produtos);

c) o componente TpB/TEU apresentado na proposta inicial do reajuste passa a figurar, também, como um Parâmetro da Concessão, estando, assim, contemplado nas revisões quinquenais (como será detalhado na próxima seção desta instrução); e

d) exclusão do ‘desconto ecológico’, incorporando o aspecto ambiental no fator Q a ser aplicado nos reajustes tarifários, via regulação por incentivos.

495. Ainda, os gestores do MInfra, Infra S.A. e Antaq reuniram-se com esta equipe da SeinfraPortoFerrovia, em 7/11/2022, com objetivo de apresentar os aperfeiçoamentos que foram feitos na metodologia de reajuste tarifário, bem como esclarecer *a priori* eventual dúvida que surgisse da equipe, além de outras que eventualmente ainda não haviam sido esclarecidas. Como resultado da reunião, as dúvidas levantadas pela equipe foram saneadas e trazidas a termo, compondo a Seção 3 da Nota Técnica 4/2022/COPA Q1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLANINFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (peça 154, p. 4-7).

496. Cabe ressaltar que, por ocasião da resposta à diligência 4 do MInfra (peça 97, p. 11-12), com relação às ponderações adotadas em cada um dos parâmetros do IRC, elas foram devidamente esclarecidas, sendo 0,435 para equipamentos de dragagem; 0,385 para combustível marítimo; e 0,18 para todos demais elementos de custo denominados em real.

497. Apesar de a Deliberação-DG 135, referendado pelo Acórdão 583/2022 – Antaq (peça 133), não ter sido formalmente alterada pela Antaq, o posicionamento formal de todos os diretores da Agência Reguladora, por meio dos referidos despachos, são uniformes no sentido do aperfeiçoamento da metodologia de reajuste tarifário, em linha com o parecer da Superintendência de Regulação.

498. Sendo assim, na visão desta equipe da SeinfraPortoFerrovia, haja vista que não foi identificada impropriedade no procedimento de revisão da referida metodologia, não há óbice ao prosseguimento e apreciação de mérito do processo de desestatização do Porto de Itajaí.

VI.4.2 – Revisão dos Parâmetros da Concessão

499. A Cláusula 22 da minuta do contrato prevê a revisão periódica, a cada 5 (cinco) anos, dos parâmetros da concessão. Os parâmetros passíveis de revisão são:

- a) Indicadores de Qualidade de Serviço - IQS;
- b) Metodologia de cálculo dos Fatores Q;
- c) Metodologia de cálculo dos Fatores X; e
- d) Indicadores de Desempenho.

500. Esses parâmetros influenciam de alguma forma, direta ou indiretamente, o reajuste tarifário, cuja fórmula encontra-se na equação 1, acima.

501. Além dos parâmetros previstos, passíveis de revisão, outro parâmetro definido na fórmula acima diz respeito à premissa assumida para a relação TpB/TEU.

502. Como pode-se verificar, o reajuste tarifário embute a última parcela que procura ajustar de maneira dinâmica, ou seja, ao longo do contrato, a correlação existente entre a movimentação em TEUs e a unidade TpB, que é referência na cobrança da receita tarifária, partindo-se, *a priori*, de 52,07 TpB/TEU.

503. A princípio, essa taxa de conversão tende a ser estável ao longo do tempo, caso seja vista unicamente pela perspectiva da evolução tecnológica e do dimensionamento dos navios de contêineres que hoje aportam e que irão fazê-lo futuramente, no Porto de Itajaí/SC.

Análise da SeinfraPortoFerrovia

504. Em relação à revisão dos parâmetros da concessão, outras variáveis exógenas podem influenciar sensivelmente, ao longo do contrato, na premissa adotada para a taxa de conversão

TpB/TEU. Uma das possibilidades que se conjectura, por exemplo, seria uma mudança disruptiva na vocação atual do Porto, i.e., passando a ser adotado como uma espécie de *hub* na internalização de cargas gerais containerizadas no território nacional. Com isso, o fluxo na movimentação de contêineres seria bastante afetado, dadas as características físicas dos navios, o que, por hipótese, poderia alterar sensivelmente a taxa de conversão, sem que o modelo pudesse captar tal ajuste.

505. Por tal razão, cabe **recomendar à Antaq que passe a prever, na Cláusula 22.1.1, na revisão dos parâmetros da concessão, além dos parâmetros já previstos, a possibilidade de revisar a cada 5 (anos), na revisão ordinária, a taxa de conversão TpB/TEU, constante da fórmula de reajuste do Apêndice B do Anexo 3.**

Comentários dos Gestores

506. A Nota Técnica 4/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLANINFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA, resultado das discussões entre a Infra S.A. e a Antaq, na busca de aperfeiçoar a metodologia de reajuste tarifário inicialmente submetida à aprovação por esta Agência, trouxe, dentre outras inovações, a introdução do **Índice de Reajustamento do Contrato (IRC)**, que conceitualmente torna-se um novo ‘Parâmetro da Concessão’ (peça 154, p. 1).

507. Além do IRC, como mostra a Figura 17, a referida Nota Técnica propõe também a transformação da taxa de conversão TpB/TEU, prevista na proposta metodológica inicial, em um novo ‘Parâmetro da Concessão’, como explicam os gestores, *in verbis*:

Acatando recomendação apresentada pela área técnica do TCU, o componente TpB/TEU apresentado na proposta inicial do reajuste passa a figurar, também, como um Parâmetro da Concessão, estando, assim, contemplado nas revisões quinquenais. (peça 154, p. 3)

508. A Superintendência de Regulação da Antaq, em seu despacho SEI/ANTAQ 1768234, pelos mesmos motivos da criação do IRC, opinou favoravelmente à transformação do TpB/TEU em parâmetro da concessão, cuja representação na fórmula de reajuste passou a ser *FTpBt*, permitindo que periodicamente se revise alguns parâmetros da fórmula de reajuste ao longo do contrato (peça 155, p. 1).

509. Ato contínuo, os despachos SEI/ANTAQ 1771365 do Diretor Relator Alexandre Ribeiro Pereira Lopes (peça 156); SEI/ANTAQ 1772393 da Diretora Flávia Moraes Lopes Takafashi (peça 157); e do Diretor Geral Eduardo Nery Machado Filho (peça 158), todos eles foram favoráveis e de acordo com a manifestação da SRG, encaminhando-se para edição de ato *ad referendum*, visando alterar o teor da decisão da Deliberação-DG 135, de 13 de outubro de 2022 (SEI 1747670).

Análise dos comentários dos gestores:

510. A proposta de recomendação feita na instrução preliminar foi incorporada à nova metodologia de reajuste tarifário pela Nota Técnica 4/2022/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLANINFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA como parâmetro da concessão, devendo ser objeto de decisão colegiada da Antaq, nos termos do parecer favorável da SRG e dos despachos uniformes dos diretores desta Agência Reguladora.

511. Por isso, propõe-se deixar de realizar a recomendação do parágrafo 505, acima, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, sem prejuízo de que o TCU verifique oportunamente a efetiva aprovação da metodologia proposta pela diretoria colegiada da Antaq e a consequente atualização dos documentos jurídicos afetados por esta mudança.

VII - Viabilidade técnica-operacional

VII.1 - Estimativas de despesas operacionais

512. No que concerne às despesas operacionais (*Opex*), de acordo com os estudos encaminhados, foram previstos R\$ 13,82 bilhões em despesas operacionais para a concessão em tela, ao longo dos 35 anos, conforme curva ABC abaixo:

Tabela 12 - Despesas operacionais – Opex (R\$/mil)

Descrição Custo/Despesa	Valor	% Valor	% Acum.	Faixa
Custo com serviços Terminal	6.694.346,97	48,42%	48,42%	A
Pessoal Terminal e Canal de acesso	3.143.640,05	24,06%	72,48%	A
Custo com serviços Canal Aquaviário	2.552.560,07	18,46%	90,94%	A
Despesas gerais	560.215,31	4,05%	95,00%	B
Outras despesas	522.855,48	3,78%	98,78%	B
Pessoal Canal Aquaviário	182.181,17	1,22%	100,00%	C
Despesas tributárias	168.876,33	24,06%	72,48%	C
Total Opex	13.824.675,39			

Fonte: elaboração própria a partir da planilha ‘ITAJ01 - Modelo_ITAJ v_10.06.2022 rev01.3’ (item não digitalizável da peça 59).

513. Para a definição do escopo da análise realizada nas despesas operacionais, utilizou-se a metodologia da curva ABC. Foram selecionadas para análise as rubricas Custo com serviços Terminal, Pessoal Terminal e Canal de acesso, e Custo com serviços Canal Aquaviário, que juntas alcançam o percentual acumulado de 90,94% das despesas operacionais, como mostrado na tabela acima. Dentro dessas rubricas foi selecionada uma amostra que representa 83,3% do opex, conforme tabela abaixo:

Tabela 13 - Amostra analisada do Opex (R\$/mil)

Rubrica	Detalhamento	Valor	% Valor	% Acum.
Custo com serviços Terminal	OGMO - variável	4.006.300,87	29,0%	29,0%
	OGMO - fixo	375.034,54	2,7%	31,7%
	Utilidades - Variáveis	1.343.346,51	9,7%	41,4%
Pessoal do Terminal e Canal	Pessoal do Terminal – Operac. e Adm.	3.143.640,05	22,7%	64,1%
	Pessoal Canal Aquaviário	182.181,17	1,3%	65,5%
Custo com serviços Canal Aquaviário	Dragagem de manutenção	2.405.774,45	17,4%	82,9%
	Mobilização e desmob. de draga	53.120,85	0,4%	83,3%
Total da amostra		11.509.398,44	83,3	
Total Opex		13.824.675,39	100,0	

Fonte: elaboração própria a partir da planilha ‘ITAJ01 - Modelo_ITAJ v_10.06.2022 rev01.3’ (item não digitalizável da peça 59).

514. Das rubricas analisadas, a única que se observou pontos de aprimoramento foi a de ‘Pessoal do Terminal e Canal’, cujos apontamentos serão detalhados a seguir.

Das despesas com pessoal no terminal (oper. e adm.) e no canal de acesso:

515. Para o terminal foram estimadas despesas de mão de obra administrativa; de planejamento; de operação e manutenção; e para a área de meio ambiente/segurança.

516. Para o dimensionamento da mão de obra administrativa, adotou-se a metodologia já amplamente utilizada no programa de arrendamentos portuários (PAP), na qual o tamanho da

equipe é correlacionado com o tamanho do empreendimento, medido pela estimativa das receitas.

517. Considerando a receita bruta anual prevista na modelagem e a classificação definida nos estudos, o terminal foi classificado no patamar de receita bruta maior que R\$ 500 milhões/ano. Para terminais desse porte, definiu-se que a mão de obra administrativa é composta de 59 funcionários, sendo eles: 2 diretores gerais; 8 gerentes master; 12 gerentes de nível médio; 20 técnicos administrativos, tipo 1; e 17 técnicos administrativos, tipo 2 (peça 58, p. 6).

518. Em função das competências relacionadas ao planejamento portuário e a gestão de longo prazo do Porto, mensurou-se uma equipe de 4 colaboradores (1 encarregado e 3 técnicos) para exercer atividades relacionadas à temática.

519. Já para as estimativas da mão de obra ambiental, foi utilizada metodologia adotada pelo Ibama, correlacionando a necessidade de técnicos ambientais segundo o porte do terminal portuário. Tendo essa metodologia em vista, o Porto de Itajaí foi classificado como de grande porte, mostrando-se necessária a contratação de 1 supervisor ambiental e 2 técnicos ambientais, no total de 3 funcionários para a área de meio ambiente. Ademais, também foi inserido 1 supervisor de segurança portuária com vínculo empregatício direto, tendo em vista a exigência da Resolução 52/2018 da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS).

520. Em relação à mão de obra operacional e de manutenção, diferentemente da mão de obra administrativa, os estudos esclarecem que a quantidade de empregados varia em função da quantidade de carga movimentada e não das receitas geradas. Para estimar a composição da mão de obra foi aplicado índice de produtividade/empregado, com dados da EPL levantados em sete terminais portuários, conforme tabela abaixo:

Tabela 14 - Terminais pesquisados para o cálculo da composição da mão de obra operacional

Terminal	Movimentação (TEU)	Empregados operacionais	Produtividade TEU/empregado
1	1.602.060	1204	1331
2	1.467.778	1875	783
3	925.157	1000	925
4	656.633	685	959
5	537.244	319	1684
6	484.171	400	1210
7	327.529	465	704
		Média	1.085

Fonte: EVTEA, Seção D – Operacional (peça 58, p. 5).

521. Chegando-se à média de 1.085 TEUs/ano/empregado e aplicando esse valor à movimentação esperada, chegou-se à quantidade de 1.382 empregados operacionais necessários para a área do Porto de Itajaí.

522. Como a demanda prevista possui um crescimento ao longo do tempo, estando esse crescimento também relacionado às fases de implantação da infraestrutura prevista para o porto (3 fases), foi adotada metodologia de mensuração dos custos baseadas em faixas de custos e que dependem, fundamentalmente, da fase em que se encontra o projeto de expansão.

523. Foi definida também uma equipe específica para atendimento das demandas relacionadas ao canal de acesso aquaviário e suas infraestruturas de proteção. Dimensionou-se equipe própria específica de 28 colaboradores.

Análise da SeinfraPortoFerrovia

524. Os valores dos salários e respectivos encargos foram definidos com base em levantamentos efetuados nos sistemas oficiais Sicro/SC, Sinapi/SC e SINE (Nacional), não se observando divergências entre a modelagem e os sistemas oficiais.

525. Quanto ao quantitativo de pessoal, as quantidades adotadas mostraram-se razoáveis e seguiram premissas já utilizadas em outros estudos já analisados por esta Corte. Contudo, deve-se ressaltar que quanto à mão de obra operacional do terminal e do canal de acesso, verificou-se divergências quando comparado o quantitativo previsto com a fase em que se encontrava a implantação do projeto.

526. Assim, foi questionado ao Poder Concedente por qual motivo o Pessoal Operacional do Canal é previsto 100% desde o início da concessão, se a operação do VTS está prevista só a partir do terceiro ano do projeto. Em resposta, o MInfra informou tratar-se de erro material que será corrigido na revisão do estudo.

527. Em relação ao pessoal operacional do terminal (operação/manutenção), tendo em vista que a mão de obra operacional é calculada com base na movimentação prevista, e que a fase 1 do projeto estima uma demanda máxima de 432.000 TEUs (30% da demanda máxima da concessão – 1.500.000 TEUs), a fase 2 estima 53% da demanda máxima e a fase 3 estima 66%, foi perguntado qual o motivo para ter se adotado para a mão de obra operacional o faseamento de 60%, 70%, 80% e 100%. O MInfra informou que:

Trata-se da mesma métrica que é utilizada nos arrendamentos portuários com quatro faixas diferentes de movimentação para adaptar os custos fixos que seguem as movimentações no terminal via mudança de patamares. Essas faixas não têm relação direta com as demandas máximas, mas são padronizados para todos os estudos de arrendamentos. No caso da mão de obra operacional pode-se citar o ganho de escala com movimentações maiores, ou seja, mesmo com apenas 30% da movimentação máxima pode ser necessário operar já com 60% da equipe operacional. Deve-se citar também que a permanência de um grande número de ativos no terminal exige uma equipe reforçada para manutenção e reformulação dos equipamentos já desde o primeiro ano da concessão. Ressalta-se que as faixas utilizadas nos arrendamentos são de 60%, 80%, 100% e 110%, enquanto nessa concessão são de 60%, 70%, 80% e 100%, ou seja, mais conservadores. Nesse sentido entende-se que as faixas estão adequadamente dimensionadas para refletir a realidade do porto.

528. Em que pese o Poder Concedente ter informado ter se baseado na métrica utilizada nos estudos do PAP, deve-se considerar as peculiaridades do caso concreto. O estudo prevê a implantação em 4 fases (peça 57, p. 31-32):

A nível conceitual e de desempenho da capacidade futura do Porto, foram realizadas as seguintes projeções levando em consideração o faseamento dos investimentos.

Na **primeira fase**, três primeiros anos de contrato, a operação de cais será realizada com os equipamentos STS's e MHC, atualmente operados pela arrendatária, que serão indenizados. Porém, de forma paralela, a futura concessionária realizará todos os procedimentos para aquisição e instalação de três novos STS's para os berços 3 e 4, de modo a entrar em operação na segunda fase. Valor estimado de R\$ 171.277.768,42.

Para a **segunda fase**, quarto ao sexto ano de contrato, a operação de cais será realizada com a manutenção dos STS's e MHC indenizados e utilização dos três novos STS's adquiridos e instalados nos berços 3 e 4. De forma paralela, a futura concessionária realizará todos os procedimentos para aquisição e instalação de mais três novos STS para os berços 1 e 2 durante a segunda fase, porém a sua operação ocorrerá apenas na terceira fase. Valor estimado de R\$ 171.277.768,42.

Na **terceira fase**, sétimo ao nono ano contratual, a operação de cais será realizada com três STS's instalados nos berços 3 e 4 e três novos STS's adquiridos e instalados nos berços 1 e 2. Por fim, de

forma paralela, o futuro concessionário realizará todos os procedimentos para aquisição e instalação de dois novos STS's para complementar os equipamentos instalados no Cais, durante a terceira fase, porém a sua operação ocorrerá apenas na quarta fase. Valor estimado de R\$ 114.185.178,95. De forma paralela, a futura concessionária realizará todos os procedimentos para desmobilização dos STS's indenizados. Para a quarta fase (definitiva), décimo ao trigésimo quinto ano de contrato, a operação de cais será realizada através de oito novos STS's operados nos berços 1, 2, 3 e 4. A situação ideal pede 8 STS já em 2032, sendo necessária a execução de infraestrutura de trilhos para STS de 100 pés (30,48 m) em todos os berços conforme indicado 'e. Implantação de segunda linha de trilhos para STS nos Berços 1, 2, 3 e 4, bitola 30,48 m, no lado da terra, inclusive fundações'.

529. Simplesmente seguir a métrica utilizada nos estudos de arrendamentos, ou mesmo estar um pouco abaixo dela não significa conservadorismo, principalmente quando comparado com dados reais de outros terminais. Salienta-se ainda que nos arrendamentos, em geral, após os dois primeiros anos de implantação, o terminal já atinge sua capacidade operativa máxima, diferente do presente caso em que a implantação se dará ao longo de 10 anos.

530. Temos um terminal que partirá de uma movimentação prevista de 432.000 TEUs para 1,5 milhões de TEUs, ou seja, vai triplicar sua movimentação. A própria metodologia do estudo leva em conta a parametrização da mão de obra operacional de acordo com a movimentação do terminal, a partir de terminais reais, que atualmente estão em operação.

531. Por exemplo, os terminais 5, 6 e 7 da **Tabela 14** apresentam uma movimentação média em torno de 450.000 TEUs, mais próxima à primeira fase do projeto, com uma média de aproximadamente 400 empregados operacionais. Considerar um faseamento de 60% da mão de obra para a primeira fase implica em 829 funcionários, o dobro do observado em terminais reais, que em primeira análise parece indicar uma ineficiência introduzida no estudo.

532. Também não foi apresentado estudo detalhando a mão de obra por posto de serviço, o que poderia justificar um aumento em relação à média de mercado, apenas a afirmação genérica de que 'a permanência de um grande número de ativos no terminal exige uma equipe reforçada'. Assim, não se observa nos argumentos apresentados justificativas e/ou razoabilidade para a não utilização do parâmetro de 1.085 TEUs/ano/empregado na definição do número de empregados operacionais em cada fase do projeto.

533. Assim, cabe **determinar ao MInfra que, antes da publicação do edital:**

a) em relação à mão de obra operacional do canal de acesso, adequar sua previsão na modelagem financeira ao início da operação do VTS, de modo a refletir a real necessidade de mobilização; e

b) em relação à mão de obra de operação e manutenção (O&M), na definição do seu quantitativo para as primeiras 3 fases do projeto, utilize o parâmetro de 1.085 TEUs/ano/empregado, conforme utilizado na fase final do projeto, ou apresente estudo detalhado por posto de trabalho, de forma a justificar a utilização de parâmetro superior em relação à média de mercado.

Comentários dos Gestores

534. A Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA (peça 130, p. 6) informou que as propostas acima, correspondentes aos subitens 474.1 'e' e 'f' da instrução preliminar, serão acatadas e que a modelagem será: (i) ajustada a fim de refletir a operação e manutenção do VTS, apenas a partir do terceiro ano contratual; (ii) ajustada nas três primeiras fases, utilizando o índice de produtividade de 1.085/TEU/funcionário para determinar a mão de obra necessária.

535. Nesse sentido, propõe-se deixar de aplicar a determinação proposta nesse tópico ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução

TCU 315/2020, sem prejuízo de que o TCU verifique a efetiva implementação dos ajustes acordados.

VIII - Estimativas de investimentos - *Capital Expenditures (Capex)*

536. Consoante modelo econômico-financeiro, ao longo da concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC, são previstos R\$ 2,905 bilhões em investimentos (R\$ 2,868 bilhões, líquidos de Reidi). Esse montante é composto por dispêndios em cinco grandes categorias, quais sejam: sistema aquaviário, sistema de acostagem, estruturas retroportuárias, equipamentos e investimentos fora da área da concessão. Além do mais, são previstos desembolsos com contingências e despesas administrativas como um percentual dessas rubricas.

537. O *capex* previstos para o sistema aquaviário, na cifra de R\$ 198 milhões, é composto majoritariamente por intervenções no canal de acesso, como dragagens, readequações de estruturas (molhes, espigões, *dolphins* de amarração), remoções de casco soçobrado, além da implantação do sistema de *Vessel Traffic Service* (VTS) e elaboração de estudos de simulação de manobras.

538. Já os investimentos no sistema de acostagem, os quais totalizam R\$ 105 milhões, compreendem a implantação de um novo *dolphin* de amarração na extremidade do Berço 1, substituição e aquisição de novas defensas para os berços 1, 2, 3 e 4; implantação de segunda linha de trilhos para STS nos Berços 1, 2, 3 e 4; e a execução de contenção da margem direita do canal em trecho ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer com cortina de estacas prancha.

539. No que concerne às estruturas retroportuárias, são estimados R\$ 708 milhões basicamente em aquisições e adequações de áreas; execuções de vigas de rolamento para operação dos equipamentos *Rubber Tyred Gantry Crane* (RTG); execução de nova rede de drenagem e de melhorias de pavimento, rede elétrica e iluminação e adequação do sistema de combate a incêndio; demolição de edificações; execução do novo prédio administrativo e dos *gates* de acesso.

540. Atinente aos equipamentos, orçados em R\$ 1,660 bilhão, o estudo de engenharia prevê dispêndios majoritariamente em aquisições de portêineres tipo *Ship to Shore Crane* (STS) e correspondentes *Spreaders*, transtêineres tipo *Rubber Tyred Gantry* (RTG) e correspondentes *Spreaders*, conjuntos trator-reboque (*Tractor-Trailer sets*), balança rodoviária, scanner móvel, além da implantação de plataformas com tomadas *reefer*. Inclui, outrossim, cerca de R\$ 830 milhões em *retrofit*.

541. Acerca dos investimentos fora da área da concessão, é prevista a dragagem de aprofundamento do canal a montante, na cota de nove metros, no trecho entre os TUPs da Braskarne até a Teporti, cuja cifra é estimada em aproximadamente R\$ 46 milhões.

542. Finalmente, sobre o valor total dos investimentos é prevista a incidência de duas alíquotas de 5%, uma para estimar os custos com despesas administrativas e outra para fazer jus aos dispêndios com contingências. O valor das duas rubricas responde por R\$ 189 milhões do montante previsto para o *capex*.

543. Tais cifras fazem parte do fluxo de caixa de investimentos, o qual, em conjunto com o fluxo de caixa operacional, resulta no fluxo de caixa do projeto, conforme se observa nas demonstrações financeiras da desestatização.

544. Desse modo, tomam grande relevo, uma vez que representam aportes na infraestrutura do país mediante deduções do saldo livre do fluxo de caixa do projeto que seria convertido em outorga.

545. Nesse sentido, é possível observar a seguinte distribuição entre os investimentos previstos:

Tabela 15 - Categorias de investimento

Categoria de investimento		Valor (em milhões de R\$)
Sistema aquaviário (A)		R\$ 197,90
Sistema de acostagem (B)		R\$ 105,35
Estruturas retroportuárias (C)		R\$ 707,71
Equipamentos		R\$ 1.659,49
	Equipamentos sem retrofit (D)	R\$ 829,75
	Retrofit (E)	R\$ 829,75
Investimentos fora da área da concessão (F)		R\$ 45,90
Despesas administrativas e contingências = (5%+5%)*(A+B+C+D+F)		R\$ 188,66
Total		R\$ 2.905,03

Fonte: Elaboração própria a partir da planilha 'Itajaí _Capex_rev1' (item não digitalizável da peça 70)

546. Cabe destacar que o modelo traz o *capex* conceitual, considerando a projeção de demanda, as características do perfil da carga movimentada, os parâmetros de desempenho, a possibilidade de ampliação das áreas e o diagnóstico de restrições e planos de investimentos. Com efeito, projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, por meio do Plano Básico de Implantação (PBI), analisado preliminarmente pelo poder concedente, que poderá emitir manifestação de não objeção ao plano ou solicitar esclarecimentos e modificações.

547. Não obstante o caráter referencial do *capex* que embasa o certame licitatório, algumas previsões são consideradas investimentos mínimos obrigatórios, cujo detalhamento está no Anexo 01 – 'Plano de Exploração Portuária', do Contrato (peça 98).

548. Além dos investimentos mínimos obrigatórios da concessão, caberá à futura concessionária realizar investimentos por meio de indenização para aquisição de equipamentos existentes no porto que não são reversíveis à autoridade portuária, necessários para resguardar a continuidade da operação portuária.

549. O montante previsto com o custo residual desses equipamentos é estimado em R\$ 65 milhões e compreende a aquisição de 2 portêineres STS série 07, com respectivos *spreaders*; 2 guindastes Móbile Harbour Crane (MHC), com respectivos *spreaders*, 13 empilhadeiras Contêiner Cheio tipo *Reach-stackers*; 4 balanças rodoviárias; e 32 plataformas tomadas para container *reefer*.

550. Previamente à celebração do contrato, a adjudicatária deverá depositar tal valor (R\$ 65.377.111,49) a título de indenização diretamente em conta indicada pelo poder concedente.

551. Diante desse contexto, para avaliação da viabilidade econômico-financeira das estimativas de *capex*, elaborar-se-á abaixo curva ABC dos investimentos previstos para o projeto como um todo e proceder-se-á à análise dos itens materialmente mais relevantes.

552. Ressalta-se que, em função da limitação de tempo desta fiscalização, a faixa 'A', que será objeto de análise, corresponderá aos itens cujo percentual acumulado totaliza até 60% do montante do *capex* (e não 80% como normalmente é utilizado).

553. Ademais, não será realizada análise aprofundada sobre os BDIs aplicados. Contudo, considerando que os parâmetros utilizados tomaram como subsídio o Acórdão 2.622/2013-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Marcos Bemquerer, para obras portuárias, o risco residual para tal tema não se mostra tão significativo.

Tabela 16 - Curva ABC dos investimentos da concessão do Porto de Itajaí

Item	Total, R\$	%	Acm (%)	ABC
Aquisição de Portêiner (STS) com vão 30,48 m (100 pés)	R\$ 456.740.715,79	24,21%	24,21%	A
Aquisição de área de pátios Etapa D, E e F + área da Valepor + Aquisição arruamento (via pública) inseridas nas áreas D, E e F	R\$ 289.812.672,33	15,36%	39,57%	A
Aquisição de Rubber Tyred Gantry (RTG)	R\$ 221.916.694,74	11,76%	51,33%	A
Execução das vigas dos RTG's (Rubber Gantry Crane)	R\$ 134.514.389,82	7,13%	58,46%	A
Nova rede de drenagem e melhorias pavimento, rede elétrica e iluminação e combate a incêndio	R\$ 89.277.086,32	4,73%	63,20%	A
Dragagem do acesso aquaviário para cota de -16m	R\$ 83.915.814,22	4,45%	67,64%	B
Implantação de plataformas com tomadas reefer	R\$ 79.309.948,13	4,20%	71,85%	B
Contenção da margem direita do canal ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer com cortina de estacas prancha	R\$ 67.877.978,31	3,60%	75,45%	B
Readequação Molhe Norte (Fase 2)	R\$ 61.854.556,10	3,28%	78,72%	B
Adequação de uma faixa de 40 m de largura do pátio ao longo dos berços 3 e 4 para possibilitar a estocagem de contêineres	R\$ 49.099.151,22	2,60%	81,33%	B
Dragagem de aprofundamento do canal a montante, Cota - 9 m trecho BRASKARNE até TEPORTI	R\$ 44.167.192,13	2,34%	83,67%	B
Adequação da área de pátios, Etapa F	R\$ 33.524.399,29	1,78%	85,44%	C
Scanner móvel	R\$ 28.568.311,06	1,51%	86,96%	C
Adequação de arruamento - para área de pátio	R\$ 28.358.325,96	1,50%	88,46%	C
Prédio Administrativo e gates	R\$ 26.173.972,01	1,39%	89,85%	C
Remoção de casco soçobrado do navio Pallas, Relatório 012918 de 23/01/2018 da Sulmar.	R\$ 19.836.550,05	1,05%	90,90%	C
Adequação da área de pátio Etapa D	R\$ 19.414.531,08	1,03%	91,93%	C

Fonte: Elaboração própria baseado na planilha 'ITAJ01 - Modelo_ITAJ v_10.06.2022 rev01.3' (item não digitalizável da peça 59)

554. Nesse sentido, a partir da metodologia acima delineada, foram selecionados os seguintes investimentos: aquisição de portêineres (*Ship to Shore Crane* - STS) com vão 30,48 m (100 pés); aquisição de área de pátios - Etapa D, E e F -, área da Valepor e arruamentos (via pública); aquisição de *Rubber Tyred Gantry* (RTG); execução das vigas dos RTG's (*Rubber Gantry Crane*); e execução da nova rede de drenagem e das melhorias de pavimento, rede elétrica e iluminação e adequação do sistema de combate a incêndio, os quais totalizam R\$ 1,192 bilhão, ou seja, 63,20% da amostra.

555. Malgrado a dragagem de aprofundamento do canal a montante do porto organizado, no trecho entre os TUPs da Braskarne até a Teporti, não se encontre na faixa A dos investimentos, tendo em vista seu caráter *sui generis*, por se encontrar fora da área da concessão e apresentar riscos de atender uma parcela reduzida de atores, suas premissas e fundamentações também serão analisadas em tópico abaixo.

556. Além do mais, ressalta-se que não fizeram parte da planilha da curva ABC acima os valores com *retrofit* e contingência e despesas administrativas, por serem percentuais dos outros investimentos.

557. Em geral, os equipamentos portuários a partir de determinado interregno temporal começam a perder de forma significativa a capacidade de gerar futuros benefícios econômicos.

Assim, estabelece-se um nível de renovação de acordo a atividade desempenhada para manter as condições de prestação de serviços requeridos.

558. Com efeito, inicialmente a modelagem adotava como premissa a necessidade de renovação dos equipamentos (*Retrofit*) no 16º e 28º ano da concessão, estipulando para tal uma alíquota de 50% das cifras originais destinadas aos equipamentos, percentual considerado partindo da premissa do resultado do custo do ativo novo deduzido o valor dele usado (estimado com reparos simples e aproximadamente metade da vida potencial). Nesse sentido, tratava-se de dois desembolsos no valor R\$ 415 milhões, um em 2038 e outro em 2050, destinados a garantir a atualidade e modernidade das condições de prestação de serviços, totalizando R\$ 830 milhões.

559. Contudo, na terceira diligência, questionou-se ao MInfra qual fora o prazo operacional de referência estipulado para realização de cada *retrofit* com o respectivo racional adotado.

560. Ademais, considerando que a modelagem previa dois desembolsos de cerca de R\$415 milhões em *retrofit*, um em 2038 e outro em 2050, distribuídos em parcelas iguais de R\$35 milhões nos meses desses anos, totalizando R\$ 830 milhões; assim como previa a aquisição de equipamentos em três fases, com a operação dos equipamentos da última apenas a partir a partir de 2031; perquiriu-se a justificativa para se considerar todos os equipamentos nas duas etapas de renovação. Deveras, consoante tal premissa, os ativos adquiridos na fase 3 teriam apenas 7 anos de operação em 2038, no primeiro ciclo de desembolso de recomposição da capacidade produtiva.

561. Como resposta, a pasta ministerial informou que o prazo de *retrofit* nos equipamentos em instalações portuárias teria sido aproveitado do Programa de Arrendamento Portuário, que considera o tempo de depreciação de 10 anos para o conjunto de equipamentos do terminal, aferido após sua implantação.

562. No caso específico da concessão do Porto de Itajaí, explanou que fora considerado como referência para *retrofit* o final da 2ª etapa no 6º ano contratual, quando será implantada a maioria dos ativos mais relevantes.

563. Assim, o primeiro desembolso seria para o 16º ano contratual e o segundo para o 26º ano (e não para o 28º ano como nos estudos apresentados).

564. Além disso, diante do questionamento realizado, reconheceu a necessidade de ajustar a modelagem para equacionar os valores e prazos para recomposição da capacidade produtiva com o encerramento de cada uma das três etapas de implantação do *capex*, assim como com o encerramento do contrato, conforme tabela abaixo:

Tabela 17 - *Retrofit*

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

Fonte: peça 96, p. 10

565. Nesse sentido, considerando o prazo operacional estipulado de 10 anos da entrada em operação e a depreciação dos equipamentos na modelagem, para o primeiro *retrofit* adotou a alíquota de 50% do valor total dos equipamentos para cada ciclo de *capex*.

566. Para o segundo *retrofit*, tendo em vista o tempo remanescente de contrato para cada ciclo de *capex*, passou a estipular uma a proporção da alíquota de 50%. Desse modo, para 1º ciclo de *capex*, cujos equipamentos estarão em operação por 12 anos até o término do contrato, adotou a alíquota cheia de 50%; para o 2º ciclo de *capex*, cujos prazos operacionais dos equipamentos serão de 9 anos até o término do contrato, obteve a alíquota de 45% ($9/10$ de 50% = 45%); e para 3º ciclo de *capex*, cujos prazos operacionais dos equipamentos serão de 6 anos até o término do contrato, encontrou alíquota de 30% ($6/10$ de 50% = 30%).

567. De acordo com a nova metodologia proposta, somando todas as etapas, o valor previsto para o *retrofit* passou para R\$ 784 milhões, reduzindo aproximadamente R\$ 46 milhões do valor originalmente proposto (peça 96, p. 10-11).

568. Cabe ressaltar que as correções e aprimoramentos acima foram apresentados apenas na resposta à terceira diligência e que, até a conclusão desta instrução, os estudos e a planilha eletrônica da modelagem econômico-financeira com tais premissas ainda não haviam sido encaminhados à equipe de fiscalização.

569. Com relação à contingência e às despesas administrativas, conforme a modelagem prevista para a concessão, sobre o valor total dos investimentos, deduzido o montante concernente ao *retrofit*, é prevista a incidência de duas alíquotas de 5%, uma para estimar os custos com engenharia e administração e outra para fazer jus aos dispêndios com contingências.

570. O valor das duas rubricas responde por cerca de R\$ 189 milhões do montante previsto para os investimentos do projeto, configurando 6,5% do seu total.

571. Consoante resposta à terceira rodada de esclarecimentos, a contingência de 5% é item integrante da estrutura de custos (*Capex*), empregada de forma a mitigar imprecisões das estimativas dos referidos custos no modelo conceitual. Já os 5% previstos para engenharia e administração estão relacionados às despesas provenientes de elaboração de anteprojetos e projetos básicos para as intervenções previstas, assim como ao gerenciamento das empresas contratadas pela concessionária para execução das obras necessárias e aquisição de equipamentos.

572. Conquanto a ausência de fundamentação técnica no caderno de engenharia, essa estruturação vem sendo adotada nos estudos do Programa de Arrendamentos Portuários (PAP) e tais premissas com suas respectivas alíquotas guardam coerência com o relatório do Acórdão 3.661/2013-TCU-Plenário, de relatoria da Ministra Ana Arraes, e com os últimos leilões do setor apreciados no âmbito deste Tribunal.

VIII.1 - Aquisição de Portêiner (*Ship to Shore Crane* - STS) com vão 30,48 m (100 pés)

573. O principal investimento previsto para a desestatização do Porto de Itajaí/SC consiste na aquisição de oito Portêineres *Post-Panamax*, tipo *Ship to Shore Crane* (STS), com vão (bitola) de 100 pés (30,48 m) e alcance até a 24ª fila de contêineres das embarcações, no valor de R\$ 57.092.589,47 cada, totalizando R\$ 456.740.715,79.

574. O portêiner tipo *Ship to Shore Crane* (STS) consiste em um guindaste portuário de estrutura pórtica montado sobre trilhos, destinado à movimentação de containers para o carregamento e descarregamento de embarcações.

575. De acordo com o caderno de engenharia, no presente momento existem dois portêineres STS com bitola de 25 m em operação, além de dois guindastes tipo *Mobile Harbour Crane* (MHC), os quais são utilizados nos berços 1 e 2. Trata-se de equipamentos próprios da atual arrendatária que serão indenizados a fim de impedir a descontinuidade das operações portuárias.

576. Apesar de serem ativos relativamente novos para esse tipo de operação, esses guindastes portuários de movimentação de contêineres ficaram incompatíveis com os maiores navios que

operam no porto a partir da implementação da segunda bacia de evolução do Complexo Portuário de Itajaí.

577. Com efeito, de acordo com o poder concedente, atualmente, navios com mais de 16 fileiras somente conseguem atracar em Itajaí quando o armador concorda em não movimentar contêineres nas alas da extremidade da embarcação.

578. Destarte, para acompanhar as melhorias no canal de acesso e na bacia de evolução, foram previstas aquisições desses novos equipamentos em três fases, além de mais uma fase final, de operação definitiva.

579. Na primeira, cuja duração são os três primeiros anos de contrato, a operação de cais será realizada com os equipamentos STSs e MHCs atualmente operados pela arrendatária, que serão indenizados. Todavia, de forma paralela, a futura concessionária deverá adquirir e instalar três novos portêineres para os berços 3 e 4, de modo a entrar em operação na segunda fase. Nesse sentido, o valor estimado para esse estágio é de R\$ 171.277.768,42.

580. Para a segunda fase, do quarto ao sexto ano de contrato, o estudo prevê a operação de cais com os equipamentos indenizados presentes nos berços 1 e 2 e os três novos STSs adquiridos e instalados nos berços 3 e 4. Simultaneamente, a contratada deverá realizar todos os procedimentos para aquisição e instalação de mais três novos portêineres para os berços 1 e 2 durante a segunda fase, para operação na terceira fase, configurando um aporte estimado da ordem de R\$ 171.277.768,42.

581. Já na terceira fase, que consiste no período do sétimo ao nono ano contratual, a operação de cais será realizada com os três STSs instalados nos berços 3 e 4 e os três novos STSs adquiridos e instalados nos berços 1 e 2. Ademais, nesse momento, o futuro concessionário deverá adquirir e instalar mais dois desses guindastes portuários, cuja operação ocorrerá apenas na quarta fase, complementando os equipamentos instalados no cais. O valor estimado para conclusão desta etapa é de R\$ 114.185.178,95.

582. Para a quarta fase (definitiva), do décimo ao trigésimo quinto ano de contrato, a operação de cais será realizada por meio dos oito novos STSs operados nos berços 1, 2, 3 e 4.

583. Consoante resposta à segunda diligência, o quantitativo previsto para a operação definitiva do terminal foi baseado na premissa de que serão utilizados 4 portêineres por berço para atender navios tipo *Post-Panamax*, visando atender à prancha média geral mínima estabelecida contratualmente. Assim, considerando que a maior embarcação prevista no estudo possui uma LOA (*length overall* - dimensão longitudinal) de 400m, obtém-se um espaçamento médio entre os portêineres não superior a 100m (peça 86, p. 19).

584. No que concerne ao valor paramétrico adotado para o equipamento, na cifra de R\$ 57.092.589,47, na segunda rodada de esclarecimentos, foram solicitadas as cotações que amparavam o valor estimado para o portêiner STS - *Post-Panamax* - 24ª Fileira.

585. Como resposta, a pasta ministerial apresentou três pesquisas de mercado, cujo menor valor obtido foi de \$12.000.000, para o qual se aplicou um câmbio de R\$ 4,758, segundo média de cotações de fechamento de compra e venda para os dias úteis de abril de 2022 disponíveis no sítio eletrônico do Banco Central (célula G45, aba 'COTAÇÃO_REV1', planilha 'Itajaí _Capex_rev1', e cotações, itens não digitalizáveis da peça 70), totalizando os R\$ 57.092.589,47.

586. Destaca-se, outrossim, consoante Tópico VII, do Anexo I (Plano de Exploração Portuário - PEP) da minuta de contrato, que a aquisição do sistema de portêineres integra a relação dos investimentos obrigatórios mínimos da concessão, assim como a prancha geral média em cada etapa configura metas do indicador de desempenho ID1, nos seguintes termos das Tabela 7 e 11 do referido documento:

Tabela 18 - Aquisição de portêineres como investimento obrigatório

Objeto	Detalhamento	Finalidade	Prazo	Investimento obrigatório
Implantação do sistema de portêineres (STS) do terminal de contêineres	Aquisição, instalação e operação de no mínimo 8 Portêiners (STS) com alcance até 24ª fileira, para atender navios classe New Panamax e Triple E/ULCS	Prover terminal de contêineres de sistema de embarque e desembarque compatível com o alcance da capacidade dinâmica de movimentação prevista para cada fase de implantação do empreendimento	Até o 3º ano	3 STS em operação
			Até o 6º ano	6 STS em operação
			Até o 9º ano	8 STS em operação

Fonte: Tabela 7, do Anexo 1 – PEP (peça 98, p. 22)

Tabela 19 - Indicador de desempenho ID1 - Prancha média geral

REF	Nome	Fórmula	Prazo	Meta
ID1	Prancha média geral	Quantidade de contêineres movimentados (embarcados e/ou desembarcados) por navio atracado no Porto Organizado (em unidades) / tempo de atracação do navio no berço ocupado (em horas)	Entre 1º e 3º ano	Se $ID1 \geq 37$ unidade/h, meta alcançada; se $ID1 < 37$ unidade/h, 100% de penalidade.
			Entre 4º e 6º ano	Se $ID1 \geq 53$ unidade/h, sem efeitos; se $ID1 < 53$ unidade/h, 100% de penalidade;
			Entre 7º e 9º ano	Se $ID1 \geq 73$ unidade/h, meta alcançada; se $ID1 < 73$ unidade/h, 100% de penalidade;
			Entre 10º e 35º ano	Se $ID1 \geq 89$ unidade/h, meta alcançada; se $ID1 < 89$ unidade/h, 100% de penalidade

Fonte: Tabela 7, do Anexo 1 – PEP (peça 98, p. 22)

Tabela 20 – Requisitos para os STSs para cada estágio do terminal de contêineres

Estágio	Ano	Equipamentos - Aquisição e instalação	Equipamentos - Operação	Prancha geral média	Capacidade dinâmica
Fase 1	1º ao 3º	3 STSs	- 2 STSs indenizados nos berços 1 e 2	≥ 37 und/h	≥ 540 mil TEU/ano
Fase 2	4º ao 6º	3 STSs	- 2 STSs indenizados nos berços 1 e 2 - 3 STSs novos nos berços 3 e 4	≥ 53 und/h	≥ 890 mil TEU/ano
Fase 3	7º ao 9º	2 STSs	- 3 STSs novos nos berços 1 e 2 - 3 STS novos nos berços 3 e 4	≥ 73 und/h	≥ 1.230 mil TEU/ano
Fase definitiva	10º ao 35º	-	- 4 STSs novos nos berços 1 e 2 - 4 STS novos nos berços 3 e 4	≥ 89 und/h	≥ 1.500 mil TEU/ano

Fonte: Elaboração própria a partir das Tabelas 1, 7 e 11 do Anexo 1 - PEP

VIII.2 - Aquisição de área de pátios Etapa D, E e F + Valeport

587. O segundo investimento materialmente mais relevante para a desestatização consiste na aquisição de áreas para expansão de pátios de armazenagem, no valor total de R\$ 289.812.672,33. Trata-se da ampliação da região do porto organizado em três etapas, denominadas D, E e F, além da área privativa da empresa Valeport, atualmente locada e de responsabilidade da Autoridade Portuária (SPI), e dos arruamentos contíguos.

588. À luz do estudo de engenharia, atualmente os pátios e armazéns que compõem o Porto de Itajaí apresentam aproximadamente 191 mil m² de área, com cerca de 184 mil m² destinados à carga containerizadas.

589. De acordo com o documento, um dos maiores gargalos identificados para o porto organizado é a reduzida área de pátio e a limitada área de expansão. Com efeito, as condições operacionais do porto são inferiores às verificadas no TUP da Portonave em Navegantes, uma vez que o primeiro apresenta dimensões de apenas 184 mil m², contra 400 mil m² do segundo.

590. Nesse diapasão, a atual capacidade, segundo o poder concedente, mostra-se insuficiente para atender a demanda de contêineres do porto de forma plena. Tal condição teria levado inclusive ao surgimento de diversos terminais retroportuários, cujo suporte seria importante para complementar as atividades portuárias do complexo, mas que geraria custos logísticos maiores, tendo em vista a necessidade de mais uma operação de armazenagem e transporte entre os terminais retroportuários alfandegados e o terminal molhado.

591. Nesse sentido, haveria uma necessidade primordial de aquisição e incorporação de áreas para a implantação de novo sistema de organização de pátio, por meio de *Rubber Tyred Gantry (RTG)*, para maximizar as áreas de estocagem do terminal, elevar o fator de aproveitamento TEU/m² das áreas de estocagem e elevar a eficiência de movimentação de carga no pátio.

592. Com os investimentos para sanar tais deficiências e a obtenção da área estimada total de 314.952 m², o estudo prevê que o Porto de Itajaí terá condições de disputar o mercado com a Portonave em igualdade de condições.

593. Nesse sentido, a ampliação das áreas segue o seguinte cronograma de investimentos, dividido também em três fases, assim como no caso da aquisição dos portêineres STSs:

Tabela 21 - Investimentos previstos para aquisições e adequações das áreas

Descrição	1ª Fase (2023 2025)	2ª Fase (2026 2028)	3ª Fase (2029-2031)
Aquisição da área da Valepor	R\$ 54.791.615,90		
Aquisição de área de pátio Etapa F (com arruamento)	R\$ 111.577.327,50		
Aquisição de área de pátio Etapa E (com arruamento)		R\$ 49.642.414,77	
Aquisição de área de pátio Etapa D (com arruamento)			R\$ 73.801.314,16

Fonte: Seção C – Estudo de engenharia (peça 57, p. 50)

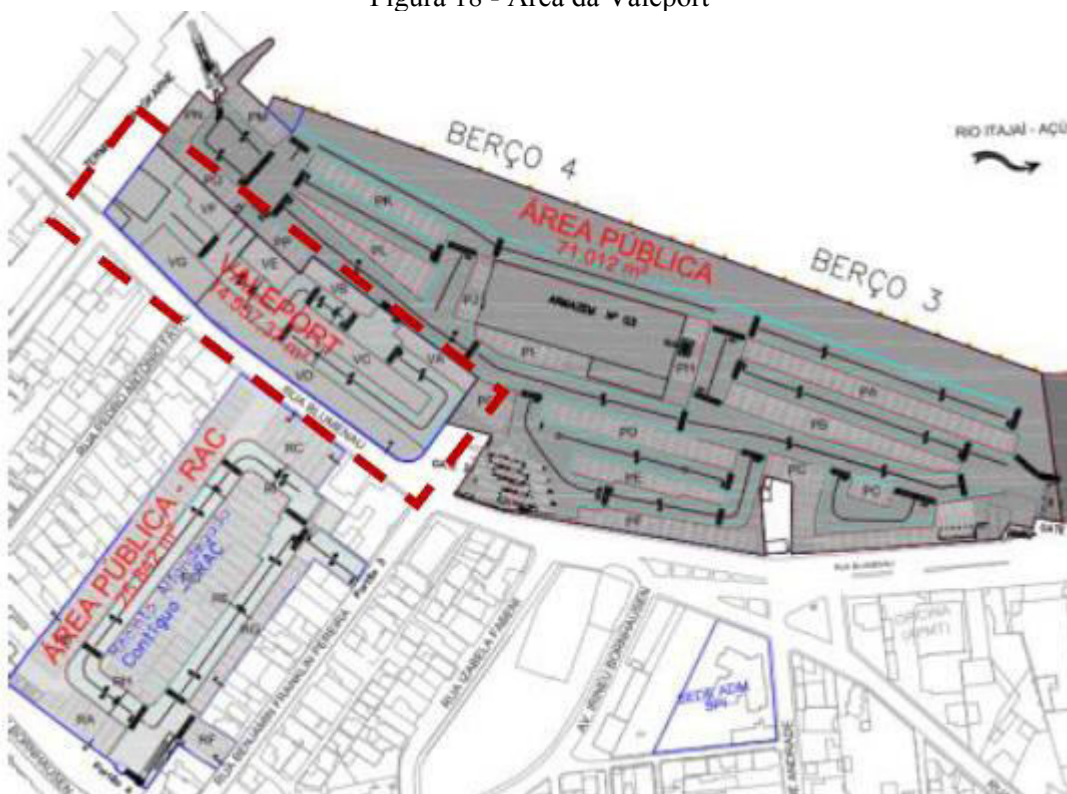
594. As primeiras áreas a serem adquiridas segundo as estimativas do caderno de engenharia são a da Valeport e as da Etapa F, na primeira fase do empreendimento, seguidas pelas Etapas E e D, na segunda e terceira fase da operação do terminal, respectivamente.

595. A área pertencente à Valeport possui cerca de 14.557,37 m², está totalmente integrada à área pública do Porto de Itajaí e é atualmente alugada para SPI.

596. Diante da carência de espaço ante os volumes de carga movimentada, o EVTEA traz como imprescindível a permanência desta área no porto organizado para o armazenamento de contêineres e estima o valor para sua aquisição na monta de R\$ 54.791.615,90.

597. A sua disposição no porto organizado é demonstrada no *layout* a seguir:

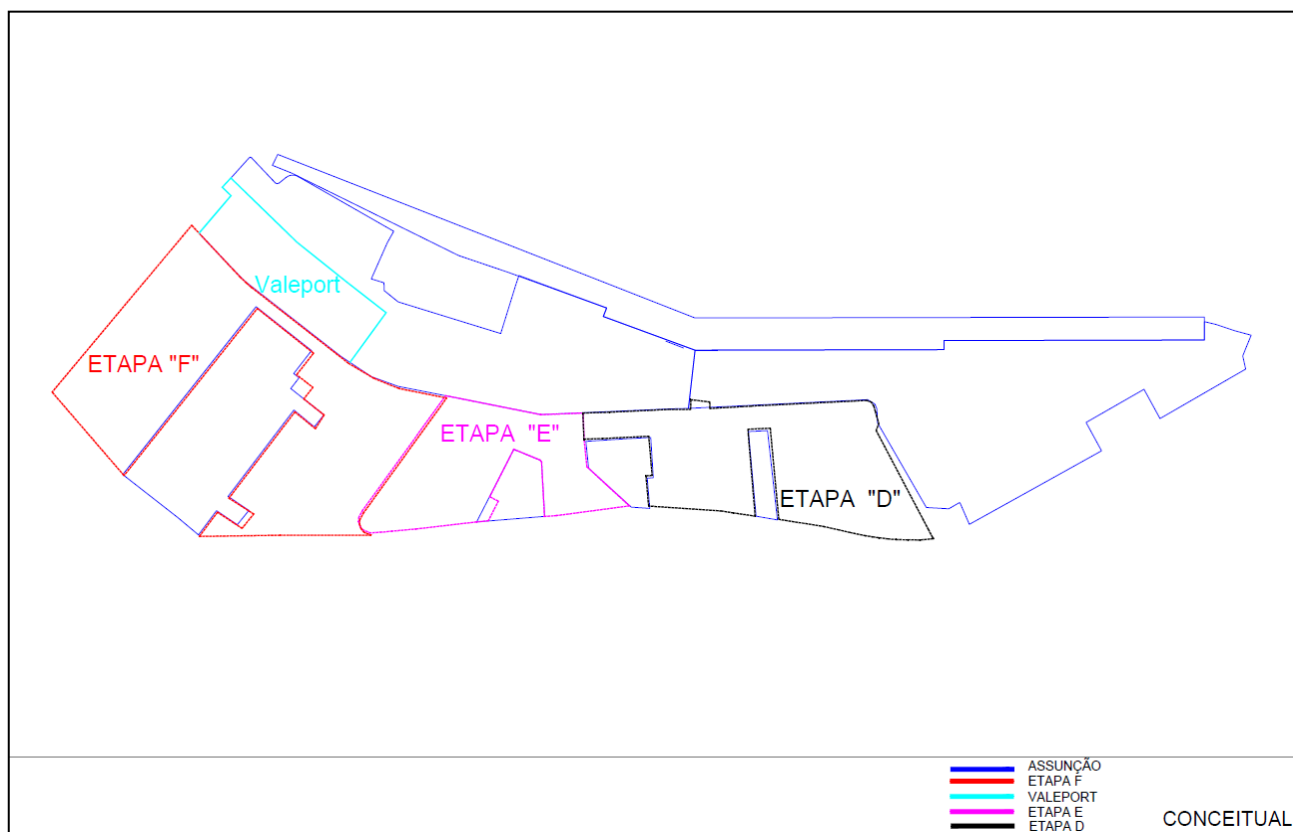
Figura 18 - Área da Valeport

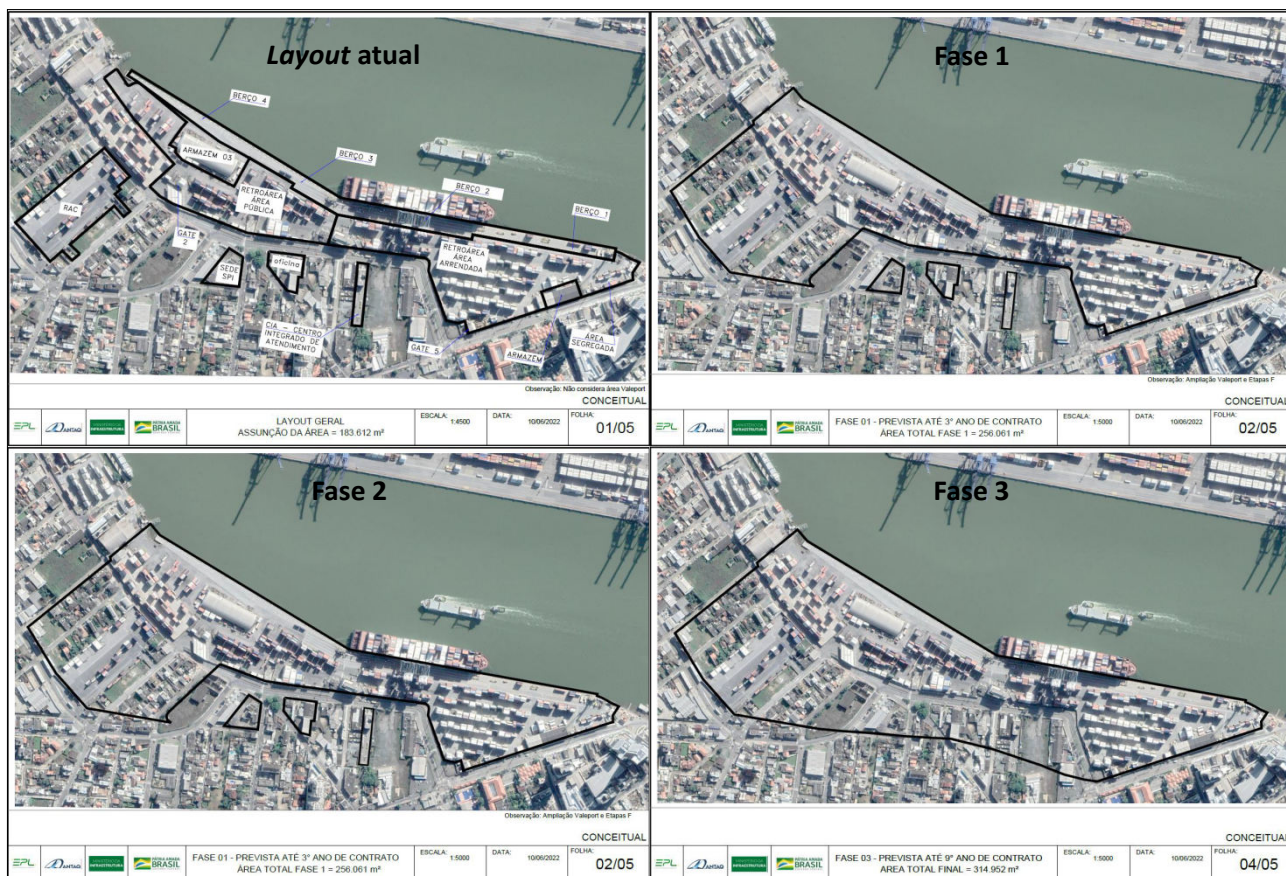


Fonte: estudo de engenharia (peça 57, p. 46)

598. Já as áreas de expansão das Etapas D, E e F, compostas de imóveis presentes nas adjacências do porto, são demonstradas nas figuras abaixo:

Figura 19 Áreas de expansão D, E e F





Fonte: estudo de engenharia (peça 57, p. 49 e 72 a 75).

599. Conforme planilha da modelagem econômico-financeira e dados entabulados adiante, foi considerado um preço unitário paramétrico de R\$ 2.468,15/m² para as aquisições das áreas concernentes às etapas D, E e F; de R\$ 3.763,84/m², para obtenção da Valeport; e de R\$ 1.636,39/m² para os compra das vias públicas dessas regiões (planilha 'ITAJ01 - Modelo_ITAJ v_10.06.2022 rev01.3', aba 'Capex Retroárea', item não digitalizável da peça 59):

Tabela 22 - Quantitativos e custos unitários de aquisição de áreas

Descrição	Und	Qtd	Custo Unitário	Custo Total
Aquisição de área de pátios Etapa F	m²	37.722,68	R\$ 2.468,15	R\$ 93.105.282,90
Aquisição de área de pátios Etapa E	m²	14.496,83	R\$ 2.468,15	R\$ 35.780.371,19
Aquisição de pátios Etapa D	m²	21.845,83	R\$ 2.468,15	R\$ 53.918.800,83
Aquisição arruamento (via pública) inseridas nas áreas D, E e F	m²	31.909,66	R\$ 1.636,39	R\$ 52.216.601,51
Aquisição da área Valeport	m²	14.557,37	R\$ 3.763,84	R\$ 54.791.615,90

Fonte: planilha 'ITAJ01 - Modelo_ITAJ v_10.06.2022 rev01.3', aba 'Capex Retroárea', item não digitalizável da peça 59.

600. No primeiro caso (área das etapas D, E e F), o valor paramétrico foi obtido a partir da média do custo de aquisição de 40 terrenos na região, obtidos para o ano de 2017 a partir de laudos de avaliação e corrigidos para a data-base de abril de 2022 pelo índice IPCA-E/IBGE (planilha 'Itajaí_Capex_rev1', aba 'Terreno_Áreas F, D e E' e Laudos de avaliação, itens não digitalizável da peça 70).

601. Igualmente, a cifra paramétrica para a aquisição dos arruamentos foi obtida a partir da média dos valores de avaliação das áreas acima, descontadas das benfeitorias, ou seja, considerando apenas o custo do terreno. Ademais, foi somado à quantia o preço de pavimentação

de vias urbanas do Sinapi (R\$ 1.636,39 = R\$ 1.387,94 + R\$ 248,45) (planilha 'Itajaí_Capex_rev1', aba 'Terreno_Áreas F, D e E' e aba 'PAV. SINAP', item não digitalizável da peça 70).

602. Por fim, o custo de aquisição da área da Valeport foi baseado em laudo de avaliação de 2018, no montante de R\$ 42.731.412,80, corrigidos para data-base do certame também segundo o índice IPCA-E/IBGE.

603. Ressalta-se que, assim como a aquisição dos portêineres STS, a ampliação da área primária da concessão faz parte da relação dos investimentos mínimos obrigatórios da concessão, nos seguintes termos da Tabela 7 do Anexo 1 – PEP da minuta de contrato:

Tabela 23 – Expansão de área como investimento obrigatório

Objeto	Detalhamento	Finalidade	Prazo
Ampliação da área primária da concessão	Aquisição gradual de áreas dentro da poligonal do porto organizado, de no mínimo 120.532m ² , de maneira que o terminal alcance a partir do 10º ano área contígua mínima de 314.952 m ²	Garantir área de pátio para o terminal de contêineres, de modo a permitir o alcance da capacidade dinâmica de movimentação prevista para cada fase de implantação do empreendimento	Do 1º ao 9º ano

Fonte: Tabela 7, do Anexo 1 – PEP (peça 98, p. 22)

604. Contudo, consoante resposta à segunda diligência, a concessionária terá flexibilidade para alcançar os 314.952 m² de área contígua mínima para o terminal a partir do 10º ano do contrato, não sendo necessária a aquisição das áreas exatamente como previsto na Seção C do EVTEA.

605. Nesse sentido, será permitida a obtenção de regiões fora do porto organizado, com alteração da sua poligonal para permitir a inserção de áreas não previstas originalmente.

606. De acordo com o poder concedente, tal medida justificar-se-ia pela necessidade de busca de soluções técnicas de exploração de áreas no porto organizado mais eficientes do que a aventada preliminarmente, em linha com a diretriz setorial de expansão e otimização da infraestrutura, prevista no inciso I do art. 3º da Lei 12.815/2013.

607. Ademais, em se concretizando tal hipótese, a nova opção de aquisição deverá ser aferida pela Antaq, para fins de fiscalização do Contrato de Concessão, conforme estabelecido no item 105 do PEP.

VIII.3 - Aquisição de Rubber Tyred Gantry (RTGs) e execução das suas vigas rolamento

608. A aquisição dos transtêineres tipo guindaste pórtico sobre pneus ou *Rubber Tyred Gantry (RTG)* é a terceira rubrica mais relevante do *capex*, respondendo por R\$ 221.916.694,74, ou 11,76%, do seu total. Em conjunto com a execução de suas vigas de rolamento, na cifra de R\$ 134.514.389,82 (7,13%), totalizam R\$ 356.431.084,56 (18,89%).

609. De acordo com a modelagem econômico-financeira e dados entabulados a seguir, foram previstos 24 RTGs a um custo unitário de R\$ 9.246.528,95 cada. Já para o investimento com a execução das vigas de rolamento, foi previsto um valor paramétrico de R\$ 20.076,77/m para um quantitativo de 6.700 metros.

Tabela 24 - Quantitativos e custos unitários de aquisição de *Rubber Tyred Gantry* (RTGs) e execução das suas vigas rolamento

Descrição	Und	Qtd	Custo Unitário	Custo Total
Aquisição de <i>Rubber Tyred Gantry (RTG)</i>	und	24,00	R\$ 9.246.528,95	R\$ 221.916.694,74
Execução das vigas dos <i>RTG's (Rubber Gantry Crane)</i>	M	6.700	R\$ 20.076,77	R\$ 134.514.389,82

Fonte: planilha 'ITAJ01 - Modelo_ITAJ v_10.06.2022 rev01.3', aba 'Capex Retroárea', e planilha 'Itajaí _Capex_rev1', aba 'CAPEX RETROÁREA', itens não digitalizáveis das peças 70 e 59.

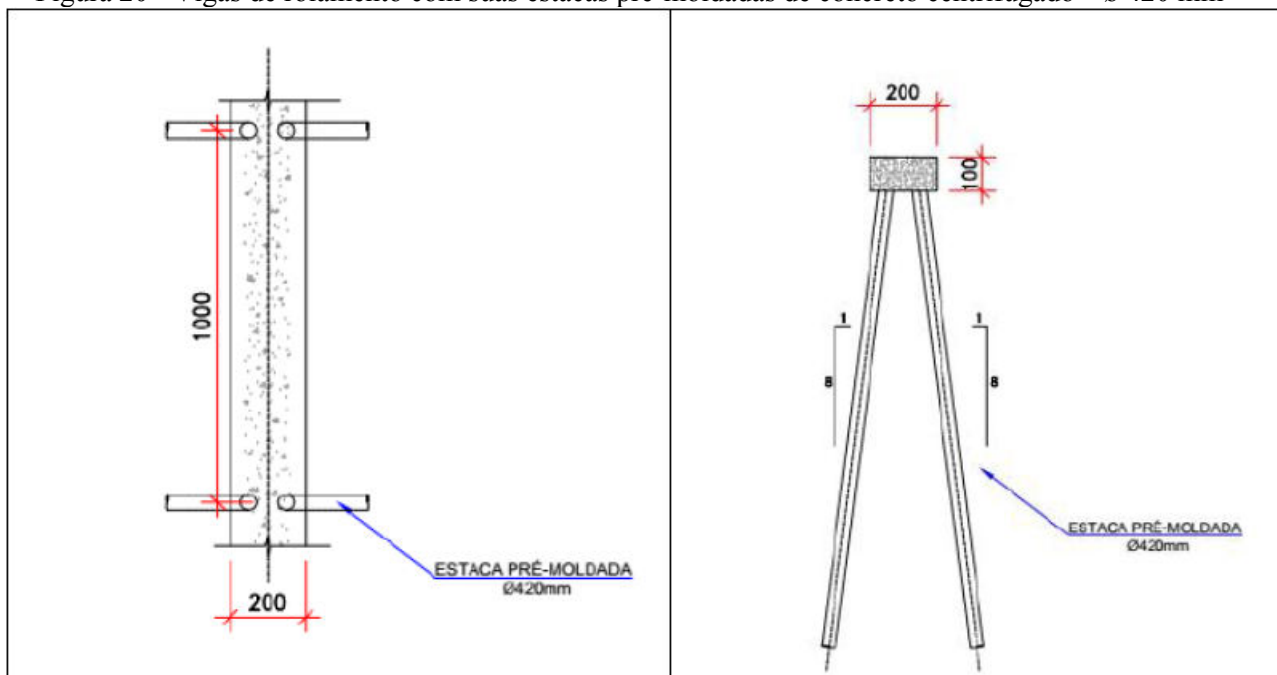
610. À luz do caderno de engenharia, além da ampliação da área primária citada alhures, há a necessidade de aquisição de RTGs para implementação de um novo sistema de organização de pátio, a fim de maximizar a região de estocagem do terminal, elevar o seu fator de aproveitamento em TEU/m² e, conseqüentemente, aprimorar a eficiência de movimentação de carga.

611. Com efeito, a operação com RTG permite maior eficiência e produtividade quando comparada com a execução exclusiva por meio de empilhadeiras de contêineres tipo *Reach Stackers*, único equipamento para organização de pátio adotado pelo atual sistema operacional do Porto de Itajaí.

612. Visando mitigar impactos ambientais, foi definido que os RTGs deverão ser elétricos, de modo a inibir emissões de carbono provenientes dos à diesel.

613. Além do mais, para seu funcionamento, foi considerada a implantação de infraestrutura civil (vigas) para acomodar os esforços resultantes dos equipamentos. No caso, foi projetada a execução de linhas estaqueadas que permitam a movimentação dos guindastes, consoante esboço abaixo:

Figura 20 - Vigas de rolamento com suas estacas pré-moldadas de concreto centrifugado – ø 420 mm



Fonte: Seção C – Caderno de engenharia (peça 57, p. 57)

614. Conforme resposta à segunda diligência, o quantitativo de RTGs foi baseado na literatura técnica da PIANC (Relatório 135/2014), cuja proporção típica de equipamentos é de 2 a 3 RTGs para cada STS, e em benchmarking nacional, no caso, o terminal da Portonave.

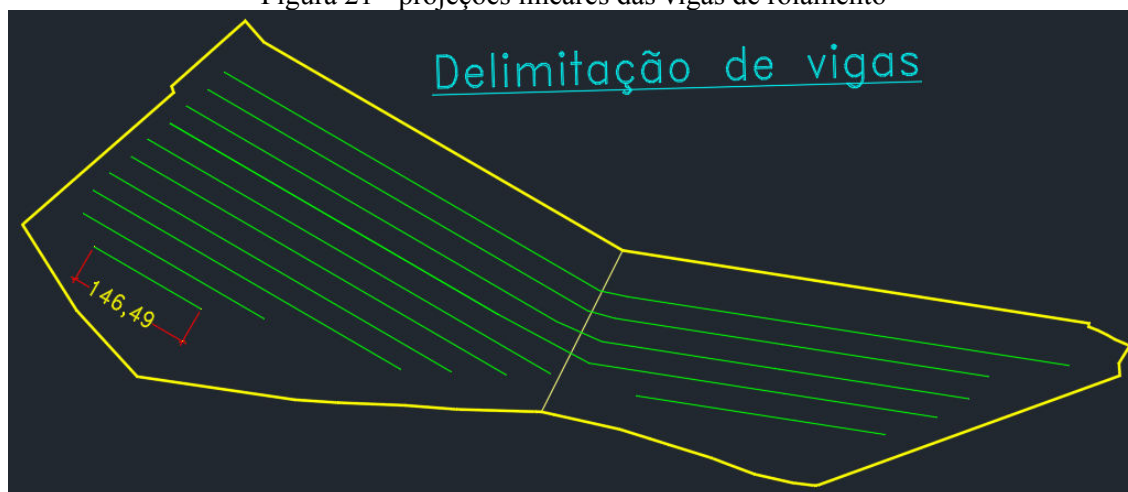
615. Com efeito, na modelagem do estudo, foi indicada a proporção de 3 RTGs para cada STS, totalizando 24 equipamentos.

616. Com relação ao custo unitário do equipamento, na cifra de R\$ 9.246.528,95, o poder concedente apresentou três pesquisas de mercado, cujo menor valor obtido foi de €1.800.000, para o qual se aplicou um câmbio de R\$ 5,137, segundo média de cotações de fechamento de compra e venda para os dias úteis de abril de 2022 disponíveis no sítio eletrônico do Banco

Central (célula B45, aba 'COTAÇÃO_REV1', planilha 'Itajaí _Capex_rev1', e cotações, itens não digitalizáveis da peça 1).

617. No que concerne à execução das vigas de rolamento do RTGs, também em resposta à segunda rodada de esclarecimentos, o MInfra asseverou que a quantidade de 6.700 metros foi obtida a partir das projeções lineares traçadas com auxílio de software de desenho assistido por computador na área definida para o pátio, de modo a sobrepor o percurso que os transtêineres realizarão na operação das pilhas, conforme figura ilustrativa abaixo (peça 86, p. 22):

Figura 21 - projeções lineares das vigas de rolamento



Fonte: Resposta à segunda diligência (peça 86, p. 22)

618. Complementou ainda que, de acordo com a literatura técnica, o *layout* ideal indicado para as pilhas de contêineres operadas com RTGs é de forma paralela ao cais, haja vista que tal disposição otimiza a operação do terminal.

619. Atinente ao custo unitário, a cifra de R\$ 20.076,77/m foi obtida a partir do valor paramétrico da CPU para o serviço de execução das vigas dos RTGs presente na planilha 'Itajaí _Capex_rev1', aba 'PLANILHA_SINTÉTICA_REV1', cujos principais insumos são baseados no Sicro e Sinapi.

620. Diferentemente da aquisição dos portêineres e da ampliação da área primária da concessão, a obtenção dos RTGs e a execução de suas vigas de rolamentos não compõem o rol de investimentos mínimos obrigatórios. Desse modo, desde que a concessionária atinja as metas para os níveis de serviço e para os indicadores de desempenho, poderá realizar intervenções e adquirir equipamentos diversos dos delineados no estudo.

VIII.4 - Execução da nova rede de drenagem e das melhorias de pavimento, rede elétrica e iluminação e adequação do sistema de combate a incêndio

621. O serviço de execução da nova rede de drenagem e das melhorias de pavimento, rede elétrica e iluminação e adequação do sistema de combate a incêndio é a quinta rubrica mais relevante do *capex*, respondendo por R\$ 89.277.086,32, ou 4,73%, do seu total.

622. Conforme o estudo de engenharia, trata-se da implantação de uma nova rede subterrânea para tornar o pátio mais eficiente na coleta e destinação de águas pluviais, eliminando o acúmulo de água e melhorando as condições operacionais e de tráfego de veículos e equipamentos.

623. Nesse sentido, para as áreas que não serão objeto de expansão pelo futuro concessionário, são consideradas as seguintes intervenções: remoção do pavimento existente; instalação da nova infraestrutura de drenagem; recomposição, regularização e compactação das camadas de base; pavimentação em blocos intertravados; e instalação de rede elétrica e iluminação.

624. Além do mais, é prevista adequação do sistema de combate a incêndio com a aquisição de tubos, conexões, válvulas, flanges, caixas e acessórios.

625. De acordo com a planilha eletrônica 'ITAJ01 - Modelo_ITAJ v_10.06.2022 rev01.3' (item não digitalizável da peça 59), que subsidia a modelagem em epígrafe, são previstos 164.346,62 m², ao custo unitário de R\$ 543,22/m², para o serviço.

626. O quantitativo consiste na nova dimensão do porto (314.952 m²), descontada da área de cais, dos pátios de expansão das etapas D, E e F e da Valeport, haja vista essas regiões já possuírem essas utilidades.

627. Já o custo unitário é baseado na soma de três composições de preços unitários, 'Comp 247 - Melhorias na pavimentação e redes de drenagem', 'Comp248 - Rede de elétrica e iluminação' e 'Comp249 - Rede de combate à incêndio, presentes na aba 'composições complementares _rev', da planilha 'Itajaí _Capex_rev1'.

628. Tendo em vista que as CPUs acima foram elaboradas com base em insumos que não foram evidenciados, na terceira diligência solicitou-se ao MInfra a fundamentação para os valores adotados.

629. Além disso, demandou-se os elementos ou projetos que demonstrassem a necessidade da intervenção em tela.

630. Como resposta, quanto à pertinência da obra, a pasta ministerial argumentou o seguinte:

A necessidade de melhorias na retroárea do Porto foi identificada e projetada pela Autoridade Portuária. No início dos trabalhos do estudo de desestatização do Porto de Itajaí, foram realizadas várias reuniões de trabalhos com participações da SNPTA, Superintendência do Porto de Itajaí - SPI e EPL, na qual foram elaborados sumários executivos, abordando de forma resumida a pauta realizada durante cada reunião. Assim, a SPI, nos dias 27/05 e 3/06/2020, apresentou as intervenções necessárias elaboradas pela superintendência para expansão do Porto, abordando a infraestrutura aquaviária, acostável e terrestre, na qual as intervenções para melhorias da retroárea foram apresentadas como fator necessário para ampliação e operação do pátio de armazenamento.

631. No que atine ao embasamento técnico das CPUs, informou que, por meio da EPL, solicitara ao consórcio contratado para elaboração da planilha orçamentária material complementar com objetivo de fundamentar os valores das composições citadas. Contudo, ainda não o havia recebido e que ele seria enviado a esta Corte de Contas oportunamente.

632. Nesse contexto, até o término desta instrução tal material ainda não havia sido encaminhado à equipe de fiscalização.

VIII.5 - Dragagem de aprofundamento do canal a montante do porto organizado

633. Conforme já relatado alhures, malgrado a dragagem de aprofundamento do canal a montante do porto organizado, no trecho entre os TUPs da Braskarne até a Teporti, não se encontre na faixa A dos investimentos, tendo em vista seu caráter *sui generis*, por se encontrar fora da área da concessão e apresentar riscos de atender uma parcela reduzida de atores, suas premissas e fundamentações também demandam análise.

634. Inicialmente, destaca-se que na versão dos estudos submetidos à audiência pública as campanhas de dragagem de aprofundamento e manutenção estavam circunscritas à área da concessão. Contudo, após as contribuições do escrutínio público, foi inserida essa intervenção em área alheia à poligonal do porto organizado.

635. A dragagem foi projetada para o aprofundamento do canal a montante até 9 metros e atendimento de navios com LOA de até 179m, Boca de 28m e calado máximo de 8,2m.

636. Nesse sentido, previu-se, além da dragagem de aproximadamente 1.716.564m³, a um preço unitário de R\$ 25,73/m³, totalizando R\$ 44.167.192,13, a mobilização de uma draga autotransportadora de sucção e arraste (*Trailing Suction Hopper Dredger - TSHD*) de 7.700m³ de cisterna para a remoção, a uma monta de R\$ 1.735.006,70.

637. De acordo com o estudo de engenharia, o cálculo de volume foi realizado com levantamentos batimétricos multifeixe com frequência de 240KHz, realizados entre abril e maio de 2022 pela empresa Hidrotopo Consultoria e Projetos Ltda (peça 57, p. 69).

638. Já o custo unitário foi amparado na composição de preço unitário (CPU) acostada à peça 8, cujos principais insumos foram baseados em referência técnica (CIRIA: *A guide to cost standards for dredging equipment - R N Bray e Dredging / A Handbook for Engineers*, R.N. Bray, A.D. Bates, J.M. Land, 2ª ed., para o preço da draga, capacidade de cisterna, potência instalada, manutenção, consumo de combustível e óleo etc), em fontes da Petrobrás (para o valor do combustível) e em sistema de custos referenciais de obra oficial (Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil – Sinapi - para o valor de mão de obra e encargos sociais).

639. Considerando que o custo paramétrico de R\$ 25,73/m³ obtido para dragagem de aprofundamento do canal a montante era consideravelmente superior ao encontrado para o canal a jusante do Porto de Itajaí, no valor é R\$ 14,36/m³, em diligência ao MInfra foram solicitadas as seguintes justificativas para as divergências entre cada umas das CPUs:

a) cotação do Euro de R\$ 5,26 da CPU da dragagem a montante, contra R\$ 5,14 da a jusante;

b) velocidades médias de transporte de 7 MN/h da dragagem a montante, contra 8 MN/h da a jusante;

c) preços médios de combustível de R\$ 6,53 da dragagem a montante, contra R\$ 4,44 da jusante;

d) coeficientes de enchimento de cisterna e de empolamento de 60% e 10% da dragagem a montante, respectivamente, contra 64% e 7,5% da dragagem a jusante.

640. Como resposta, com relação à cotação do euro e ao preço médio de combustível, a pasta ministerial justificou que os estudos da dragagem a montante apresentavam data-base distinta da modelagem da concessão e que, por isso, seriam compatibilizados ao final da fiscalização. Igualmente, afirmou que as divergências entre coeficientes de enchimento de cisterna e de empolamento também seriam harmonizadas.

641. Quanto às velocidades médias de transporte, informou que a dragagem de montante teria considerado o limite de 7 nós estabelecido pela Autoridade Marítima, enquanto a jusante teria mantido o de 8 nós apresentado em composição de custo do Programa Nacional de Dragagem II.

642. Nesse sentido, considerando a restrição da Autoridade Marítima vigente, iria adequar a CPU da dragagem de jusante.

643. Além disso, inobstante a manifestação no sentido de corrigir tais parâmetros do preço unitário do serviço, tendo em vista que a montante do porto organizado encontram-se apenas cinco Terminais de Uso Privado (TUPs), a saber: Teporti Terminal Portuário de Itajaí S.A. (TUP Teporti), Poly Terminais S.A. (TUP Poly Terminais), Trocadeiro Portos e Logística Ltda. (TUP Trocadeiro), Barra do Rio Terminal Portuário S.A. (Terminal Barra do Rio) e Terminal Portuário Braskarne (TUP Braskarne), em diligência também se questionou a motivação técnica, operacional e econômica, com base em análise custo-benefício, para previsão da dragagem como obrigação do futuro concessionário.

644. Com efeito, além de ser prevista conceitualmente na modelagem com saída do fluxo de caixa, a intervenção em tela faz parte dos investimentos mínimos obrigatórios do contrato, nos seguintes termos da Tabela 9 do Anexo 1 - PEP:

Tabela 25 – Dragagem a montante como investimento obrigatório

Objeto	Detalhamento	Finalidade	Prazo
Dragagem de implantação do canal a montante do Porto Organizado, fora da área da concessão, compreendendo trecho entre os terminais BRASKARNE e TEPORTI, para 9m (DHN),	Dragagem de implantação contempla o aprofundamento do canal a montante do Porto Organizado, fora da área da concessão, para a profundidade de projeto de – 9m (referenciado ao Nível de Redução da Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN), compreendendo trecho entre os terminais BRASKARNE e TEPORTI. ²	Permitir a condição inicial para a navegação com embarcações de até 160m de LOA e 24m de Boca nos TUPs à montante do porto organizado de Itajaí	Do 1º ao 3º ano

Fonte: Tabela 9, do Anexo 1 – PEP (peça 64, p. 24)

645. Em esclarecimento, o MInfra argumentou que obra estaria em linha à diretriz estabelecida no art. 3º da Lei 12.815/2013, a qual estabelece que a exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do país, deve buscar a ‘expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias’.

646. Além disso, informou que, conquanto a previsão contratual de qualquer interessado poder, em caráter excepcional, contratar a movimentação de carga geral; com vistas a garantir uma maior eficiência do terminal e uma atuação competitiva frente a seus concorrentes, a avença teria sido delineada para permitir a verticalização das atividades (com a própria administração do porto sendo responsável pela operação portuária) e uma dedicação majoritária para contêineres.

647. Dessa forma, seria importante uma adequação do canal de acesso à montante para permitir a atuação dos TUPs de forma complementar na movimentação de outros tipos de carga, evitando que haja descontinuidade de cadeias produtivas da região.

648. Por fim, ponderou que o valor da obra teria baixa materialidade em relação ao total estimado para o *Capex*, representando pouco mais de 1,5%.

Análise da SeinfraPortoFerrovia

649. No que tange ao *Capex*, os itens analisados, aquisição de portêineres STSs com vão 30,48 m; aquisição de área de pátios Etapas D, E e F, área da Valepor e arruamentos (via pública); aquisição de *RTGs*; execução das vigas dos *RTGs*; e execução da nova rede de drenagem e das melhorias de pavimento, rede elétrica e iluminação e adequação do sistema de combate a incêndio, são os materialmente mais representativos, correspondendo, em conjunto com o *retrofit*, os dispêndios com contingência e despesas administrativas e a dragagem a montante, a uma amostra de mais de R\$ 2,235 bilhões de R\$ 2,905 bilhões, ou seja, 77% do total dos investimentos previstos.

650. Cabe ressaltar que o valor líquido como consta no fluxo de caixa do projeto diz respeito aos valores investidos, líquido dos benefícios fiscais advindos do Programa Reidi.

651. De forma geral, no que concerne aos quantitativos dos itens mais relevantes do *Capex*, verifica-se que foram obtidos a partir das premissas de capacidade dinâmica e prancha geral média do estudo de engenharia, da literatura técnica da Pianc e de estudos de batimetria.

652. Já com relação aos custos unitários, observa-se que foram amparados em cotações de preços de mercados e composições de custos unitários cujos insumos materialmente mais importantes foram obtidos a partir de referenciais de preços do Sicro, Sinapi, Ciria, à exceção do serviço de execução da nova rede de drenagem e das melhorias de pavimento, rede elétrica e

iluminação e adequação do sistema de combate a incêndio, cuja fundamentação para as CPUs não foi demonstrada.

653. Conforme relatado alhures, no Tópico VII.5, na resposta à terceira diligência, o material com o embasamento das composições de preço unitário estava apenas com a empresa contratada para elaboração da planilha orçamentária, de modo, que o poder concedente não foi capaz de demonstrar a razoabilidade dos valores adotados.

654. Ademais, segundo explanação do poder concedente, a motivação técnica para previsão do investimento foi tão somente a necessidade levantada pela autoridade portuária.

655. Tal condição expõe dois riscos a que as desestatizações, em especial a do porto de Itajaí, podem estar submetidas: um concernente à falta de análise aprofundada sobre determinados investimentos pleiteados por terceiros; e outro sobre a fragilidade da gestão do conhecimento dos elementos de projetos dos investimentos previstos.

656. Com efeito, o poder concedente, ao incluir um investimento na modelagem apenas com base em alegações da SPI, então autoridade portuária que será substituída e que pode ter incentivos contrários à desestatização, fragiliza o projeto e pode inserir impedâncias aos interessados.

657. Outrossim, ao não possuir as fundamentações dos insumos das CPUs, buscando tais evidências com o agente privado contratado, demonstra indícios de que pode não ter examinado tais parâmetros de forma acurada.

658. Pelo menos para os itens materialmente mais relevantes, faz-se necessário que o poder concedente análise e demonstre de forma detida a motivação e razoabilidade dos investimentos e dos preços unitários e quantitativos adotados, em especial quando pleiteados por terceiros; bem como faça a devida gestão do conhecimento dos documentos e elementos de projeto, a fim de que possa manter uma base de dados e informações para comparar e controlar o planejado e projetado com o executado.

659. Destarte, no relatório preliminar foi proposta determinação ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e no art. 4, inciso II, da Resolução-TCU 315/2020, para que evidencie nos estudos de engenharia ou em seus anexos as análises sobre a razoabilidade da inclusão de projetos de investimentos realizados por terceiros, assim como sobre seus quantitativos e custos unitários, e institua sistema de gestão dos conhecimentos para os documentos e elementos desses projetos.

660. Contudo, após a análise dos comentários dos gestores (realizada no final deste tópico), a determinação em tela foi convertida em recomendação.

661. Além das ponderações acima relativas aos serviços materialmente mais relevantes, cabe ressaltar outro tema de especial relevo. A previsão da dragagem a montante do Porto de Itajaí, mesmo com os aprimoramentos já promovidos em seus custos unitários, demonstra pouca razoabilidade, além de insuficiente motivação técnica, operacional e econômica.

662. Deveras, conforme já relatado alhures, tal intervenção beneficiará diretamente apenas cinco TUPs a montante do porto organizado: Braskarne, Barra do Rio, Trocadeiro, Poly Terminais e Teporti, os quais apresentam diminuta movimentação e expressividade.

663. Com efeito, segundo o plano mestre do Complexo Portuário de Itajaí (p. 31), um desses terminais, o de Trocadeiro, atualmente sequer realiza operações portuárias, mantendo uma área autorizada significativamente nobre apenas para atividades retroportuárias. Igualmente, o terminal da Braskarne encontra-se praticamente inoperante, com movimentação portuária nula em 2020 e de somente cerca de 3.500 toneladas em 2022 (resposta à segunda diligência com dados da Antaq sobre a movimentação dos cinco TUPS, item não digitalizável da peça 86).

664. Já o terminal Barra do Rio apresentou movimentação portuária média inferior a 12 mil toneladas, tomando a média dos últimos sete anos, sendo que em 2017 e 2018 foi nula, assim como o TUP Poly Terminais movimentou apenas cerca 33 mil toneladas na média do mesmo período.
665. Apenas o TUP Teporti manteve certa regularidade em suas operações, com pouco mais de 100 mil toneladas de média no período para embarques e desembarques portuários.
666. De acordo com o Estatístico Aquaviário da Antaq, em 2021 houve movimentação superior a 17 milhões de toneladas de carga geral na região sul do país, com o complexo portuário de Itajaí sendo responsável por 280 mil toneladas, o de São Francisco do Sul por 4,6 milhões, o de Imbituba por 440 mil toneladas, o de Paranaguá por 1,9 milhão; o de Porto Alegre por 3,7 milhões e o de Rio Grande por 6,2 milhões.
667. Desse modo, verifica-se a baixa expressividade da movimentação de carga gerais dos terminais a montante do porto de Itajaí.
668. Além disso, há um demasiado risco de que o todo valor investido se esvaia em poucos meses com o severo assoreamento do rio Itajaí-Açu, haja vista a falta de delimitação para dragagem de manutenção do trecho.
669. Com efeito, na terceira diligência, indagou-se o MInfra sobre quem recairá a responsabilidade por realizar a manutenção do canal a montante do porto de Itajaí.
670. Como resposta, o órgão informou que a ‘competência de dragar e manter esse trecho do canal de acesso não é necessariamente uma obrigação da Administração do Porto.’
671. Complementou que, conforme o marco regulatório do setor portuário brasileiro, o acesso aquaviário aos Terminais de Uso Privado (TUPs) não é uma obrigação da autoridade portuária e que o canal a montante está fora das atribuições/obrigações de manutenção do futuro concessionário.
672. Ainda de acordo com o poder concedente, segundo o art. 27, inciso II, alínea a), do Decreto 8.033/2013, o interessado em obter autorização de instalação fora do porto organizado deverá apresentar ‘descrição da poligonal das áreas por meio de coordenadas georreferenciadas, discriminando separadamente a área pretendida em terra, a área pretendida para instalação de estrutura física sobre a água, a área pretendida para berços de atracação e a área necessária para a bacia de evolução e para o canal de acesso’. Isso significa que a poligonal do terminal privado compreende um canal de acesso próprio, pelo qual a autorizatória é responsável.
673. Como exemplo, citou o caso do TIPLAM, no Porto de Santos, bem como de Itapoá, no Porto de São Francisco do Sul, os quais realizaram a dragagem do canal de acesso nos trechos fora da poligonal dos portos organizados.
674. Nesse sentido, a pasta ministerial concluiu que a manutenção poderá ser realizada por outros entes interessados, como os próprios terminais privados localizados nessa região ou mesmo pela prefeitura ou outros agentes (peça 96, p. 8-9).
675. Conforme se observa da manifestação, o acesso aquaviário aos TUPs não é (nem deve ser) uma atribuição da autoridade portuária, mas sim dos autorizatórios. Desse modo, a lógica para apropriação dos investimentos a montante deveria ser a mesma, seja para dragagem de manutenção, seja para de aprofundamento.
676. Para o caso do aprofundamento, o investimento é ainda mais crítico tendo em vista sua temporalidade, que, quando associada à ausência de delimitação de responsabilidade para dragagem de manutenção, torna a sua previsão deveras inefetiva, configurando um desperdício de recursos (que podem vir a ser públicos).

677. Nesse sentido, não há elementos suficientes para afirmar que os investimentos previstos beneficiarão efetivamente (e não apenas de forma marginal) a sociedade da região de influência do porto como um todo e não apenas os cinco player privados presentes no complexo portuário, tampouco há evidências para aduzir que a obra apresenta vantagens econômicas para ser inserida no projeto financeiro de forma a permitir um auferimento de receitas com resultado líquido positivo.

678. Destarte, mostra-se mais razoável que tal tipo de intervenção seja arcada com recursos próprios dos principais atores diretamente beneficiados, os quais poderiam eventualmente se consorciar para delinear uma modelagem economicamente viável para financiar a obra e, com isso, obter os benefícios dela proveniente.

679. Tal condição se mostra mais razoável do que imputar o ônus da dragagem ao futuro concessionário e, conseqüentemente, à sociedade, seja por meio da redução do fluxo de caixa livre do projeto (que poderia ser destinado à conta vinculada ou até mesmo à outorga) seja pela possibilidade de repasse desse dispêndio para os preços para movimentação de contêineres ou para as tarifas de acesso aquaviário, elevando o custo logístico e o Custo Brasil.

680. Ademais, o fato de o contrato ser de longo prazo é outro motivo para que não sejam inseridas obrigações contratuais cujos benefícios não são demonstrados e devidamente motivados. Com efeito, para uma eventual utilização do saldo livre em determinado investimento, é necessário que seja demonstrada sua conveniência e oportunidade, principalmente por não ser previsto no orçamento e não passar pelo crivo do Congresso Nacional. Não é porque existe excedente de fluxo de caixa que ele pode ser alocado em qualquer coisa, principalmente para atender casuisticamente alguns poucos atores privados.

681. Desse modo, propor-se-á **determinação ao MInfra, com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e no art. 4º, inciso II, da Resolução-TCU 315/2020, para que, antes da assinatura do Contrato de Concessão, seja retirada das obrigações mínimas de investimentos a dragagem de aprofundamento para 9m (DHN) do canal a montante do Porto Organizado de Itajaí, fora da área da concessão, no trecho compreendido entre os terminais Braskarne e Teporti, em obediência ao art. 37, caput, da CF/1988 e aos art. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013.**

682. Além das fragilidades acima, específicas da dragagem a montante, salienta-se outrossim a falta de amparo normativo, principalmente de espécie primária, para os investimentos fora do porto organizado.

683. Com efeito, segundo o Ministério da Infraestrutura, o embasamento para tal tipo de intervenção é a Resolução Antaq 61/2021 (peça 70, p. 6), cujo conteúdo visa estabelecer a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias e os procedimentos de reajuste e revisão de tarifas. Mais especificamente, o órgão se ampara no artigo 26 do normativo, o qual assevera que depende de autorização prévia da agência reguladora a aplicação de recursos oriundos do ativo circulante da administração portuária, ou mesmo do seu ativo não-circulante, quando fora dos limites da área do porto organizado.

684. Conforme se vislumbra na redação acima, trata-se de dispositivo criado para proteger o ativo circulante e não-circulante das autoridades portuárias, ou seja, que visa salvaguardar o patrimônio público em situações em que a autoridade portuária também é pública.

685. Portanto, a aplicabilidade da norma se destina a situações diversas do caso concreto em que se busca justamente desestatizar a autoridade portuária.

686. Inobstante tal condição, faz-se mister ressaltar que, de acordo com a doutrina, as espécies normativas secundárias devem se sujeitar e submeter às primárias, prescindindo de criar direitos

e obrigações. Deveras, aquelas têm a função de fazer um detalhamento dessas, especificando como deve ser a execução da lei.

687. Nesse sentido, constata-se que a Lei 12.815/2013 não estatui o instituto do investimento fora do porto organizado. Na realidade, sequer o Decreto 8.033/2013 (ato normativo já secundário que regulamenta a Lei de Portos) traz tal previsão. Deveras, restringe-se a dispor sobre os investimentos fora da área arrendada, mas dentro do porto organizado, nos casos de arrendamentos portuários.

688. Por outro lado, quanto ao tema, cabe ressaltar que o STF no âmbito da ADI 4874/2018 trouxe o entendimento da deslegalização de matérias técnicas afetas às agências reguladoras, conforme trecho transcrito adiante:

Tal fenômeno se caracteriza, dentre outros aspectos, pela manifesta incapacidade de o Poder Legislativo acompanhar tempestivamente a mudança e a complexidade que atingiram os mais variados domínios do direito. Por conta disso, muitas vezes apela o Legislador para a previsão de princípios e de regras contendo conceitos jurídicos indeterminados, de modo a deferir substancial parcela de poder decisório ao aplicador diante do caso concreto.

Este mesmo fenômeno tem conduzido, em variados campos do direito público, à atuação de entidades reguladoras, cuja aptidão técnica lhes permite desenvolver o conteúdo das regras gerais e abstratas editadas pelo Legislativo com atenção às particularidades e especificidades do domínio regulado, com a possibilidade de resposta ágil diante da evolução da matéria provocada por novos desafios tecnológicos.

Em outras palavras, a crise da Lei tem conduzido ao reconhecimento de um espaço normativo virtuoso do Poder Executivo, que passa a dialogar com o Poder Legislativo no desenvolvimento das políticas públicas setoriais, e cujas maiores vantagens residem (i) no conhecimento técnico inerente à burocracia administrativa e (ii) na possibilidade de pronta resposta aos novos desafios não previstos, mormente quando comparado com as formalidades que cercam o devido processo legislativo previsto na Constituição Federal (BINENBOJM, Gustavo. Uma teoria do direito administrativo – direitos fundamentais, democracia e constitucionalização, Rio de Janeiro: Ed. Renovar, 2014, p. 131-142).

Se, por certo, não se pode mais ignorar a possibilidade de que o Legislador habilite formalmente às agências reguladoras a desenvolverem o conteúdo normativo previsto em Lei, nem por isso deve-se rejeitar qualquer perspectiva crítica do fenômeno à luz do princípio democrático. É que, a habilitação das agências não pode configurar uma renúncia do Poder Legislativo quanto à sua competência para expressar a vontade geral do povo, devendo, ao contrário, ser fixada invariavelmente acompanhada de *standards* de conteúdo, de diretrizes políticas que limitem a atuação da Administração Pública a fim de que a norma habilitante não corresponda a um ‘cheque em branco’.

Nesse sentido é que a jurisprudência da Suprema Corte norteamericana já estabeleceu a denominada *‘intelligible principle doctrine’*, considerando inconstitucionais as delegações operadas por Lei sem a previsão de parâmetros claros que direcionem a atuação normativa do Executivo, conforme destacam MENDES, Gilmar Ferreira. Curso de direito constitucional, São Paulo: Ed. Saraiva, 2011, p. 946 e segs.; BARROSO, Luís Roberto. Regime jurídico da Petrobrás, delegação legislativa e poder regulamentar: validade constitucional do procedimento licitatório simplificado instituído pelo decreto nº 2.745/98, In: Temas de direito constitucional, Tomo IV, Rio de Janeiro: Ed. Renovar, 2009, p. 310; e, por fim, ARAGÃO, Alexandre Santos de. Direito dos serviços públicos, Rio de Janeiro: Ed. Forense, 2008, p. 330-1

(...)

No que interessa ao presente caso, no âmbito do direito administrativo, esta Suprema Corte igualmente reconheceu a possibilidade de que as agências reguladoras editassem atos normativos secundários observando os parâmetros substanciais da lei de regência, na linha do *leading case* proferido com relação à Lei da ANATEL (ADI 1668 MC, Relator o Min. Marco Aurélio, Tribunal Pleno, julgado em 20/08/1998, DJ 16-04-2004).

Desse modo, é amplamente possível, e modernamente aconselhável, a chamada deslegalização, que, como visto acima, é válida **desde que operada com o estabelecimento de parâmetros inteligíveis, em prestígio ao princípio democrático.**

Para que a deslegalização seja considerada legítima, (i) não poderá envolver matérias sujeitas, por decisão constitucional, à reserva de lei, e (ii) há de ser acompanhada de parâmetros mínimos e claros, que, de modo enfático, limitem a atuação da agência reguladora, e permitam a fiscalização dos seus atos. (grifo não consta do original)

689. Não obstante a possibilidade de deslegalização prevista pela Corte Constitucional, é necessário o estabelecimento de ‘parâmetros inteligíveis’ ou ‘parâmetros mínimos e claros que, de modo enfático, limitem a atuação da agência reguladora e permitam a fiscalização dos seus atos’.

690. No presente caso, para o sensível e pouco discutido tema do investimento fora da área da concessão, a deslegalização não foi acompanhada dos requisitos mínimos levados acima.

691. Diante dessa lacuna normativa, emerge-se grande insegurança jurídica. Além disso, olvida-se a devida regulamentação e disciplinamento do assunto.

692. Com efeito, em diligência, questionou-se ao MInfra e à Antaq se há algum normativo que discipline a execução de intervenções fora do porto organizado, notadamente quanto à fonte para arcar com a manutenção dos novos investimentos, ao modo como se dará a transferência de titularidade do ativo; e à responsabilidade por executar, fiscalizar e manter as obras.

693. Como resposta, a pasta ministerial alegou que os custos de manutenção serão avaliados dentro do caso concreto, podendo recair sobre a concessionária, o município ou a União, a depender do tipo de investimento a ser realizado e do arranjo institucional a ser implementado. Igualmente, com relação à titularidade, argumentou que os investimentos passarão a compor a base de ativos da concessão, caso estejam ligados à operação portuária de maneira expressa, ou dos órgãos ou entes da União, estado ou município, a depender também do caso concreto.

694. Já no caso da fiscalização da obra, apresentou entendimento que se trata de prerrogativa da Antaq.

695. Por sua vez, a agência reguladora arguiu que, malgrado caiba a ela a fiscalização da execução do contrato e, portanto, da obra fora do porto organizado, não há normativo que trate das responsabilidades pela manutenção dos ativos, tampouco da transferência de titularidade deles.

696. Complementou ainda que, apesar de hoje as equipes de fiscalização da autarquia realizarem essa atividade no que diz respeito aos investimentos feitos em arrendamentos e terminais privados, não realizam o acompanhamento ou a fiscalização técnica das obras em si, mas sim o acompanhamento (i) das entregas previstas em contrato (ex: moegas, píeres, armazéns, etc.) cujas obras/edificações são certificadas pela emissão das respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica (ART), firmadas por serviço de engenharia contratado pela fiscalizada, (ii) bem como do valor desembolsado para tal, em comparação com o cronograma físico/financeiro apresentado pela empresa e certificado pelo profissional de contabilidade da fiscalizada ou por empresa de auditoria por ela contratada.

697. Portanto, conclui que não faz a auditoria técnica da obra, seja ela contábil ou afeta aos detalhes da construção ou das especificações dos materiais empregados, uma vez que não possui capacidade técnica para tal e que não compete a ela tal atuação. Por outro lado, alegou que poderia se valer da contratação de empresa especializada em auditoria de obras e da expertise de outros órgãos para realizar tais acompanhamentos.

698. Por fim, esclareceu que, segundo a minuta de contrato, a concessionária seria a responsável pela implantação desse tipo de investimentos, mas não pela manutenção.

699. Diante do exposto, deduz que a minuta de contrato poderia ser aprimorada para esclarecer as preocupações quanto à transferência e a responsabilidade pela manutenção dos ativos (peça 3, p. 6)

700. Com relação às considerações apresentadas, constata-se que tanto o MInfra como a Antaq reconhecem a falta de balizamento e prescrições para o investimento fora do porto organizado, em especial para se delimitar a transferência de titularidade do ativo e impor responsabilidades para manutenção das obras.

701. Nesse sentido, o entendimento da pasta ministerial de deixar tais prescrições para os casos concretos não se mostra razoável, tanto que no presente caso concreto não foram delimitadas tais responsabilidades.

702. Deveras, mostra-se temerário em demasia a subsistência de lacunas desse tipo a respeito dos investimentos fora do porto organizado, podendo ensejar, com grande probabilidade de ocorrência, a degradação dos ativos com o tempo.

703. O mesmo racional se aplica à fiscalização das obras.

704. Conforme relatado pela Antaq, atualmente não é realizada qualquer tipo de fiscalização técnica das obras, seja de natural contábil ou de engenharia.

705. Nesse diapasão, por se tratar de intervenções com menor ou nenhuma relevância econômica para concessionária e cujo controle social é reduzido ou inexistente, a falta de delimitação clara e suficiente a respeito da fiscalização traz riscos de que as obras sejam executadas com características significativamente diferentes das previstas, não atendendo plenamente aos propósitos dessas intervenções.

706. Os incentivos existentes para execução dos investimentos dentro do porto organizado, por via de regra estarem atrelados à atividade operacional, aos níveis de serviço e aos indicadores de desempenho, podem não estar presentes para as intervenções fora da área da concessão, de modo que o amparo normativo existente sobre a fiscalização (ou a ausência dele na realidade) não se mostra razoável, tampouco suficientes para garantir a devida consecução e funcionalidade de cada investimento.

707. As consequências desse hiato regulamentar podem ser vistas diretamente no caso concreto da presente concessão, em que não há previsão para fiscalização da dragagem de aprofundamento, tampouco para sua manutenção.

708. Desse modo, os R\$ 46 milhões investidos para o aprofundamento do trecho poderão ser rapidamente perdidos devido ao expressivo assoreamento do rio Itajaí-Açú.

709. Igualmente, para a revitalização urbanística do Molhe Norte, presente como investimento mínimo obrigatório na Tabela 9 do Anexo 1 – PEP, assim como para outras intervenções fora da área da concessão que vierem a ser incluídas, não há regramento para manutenção e a transferências dos ativos, de modo que os recursos a elas alocados podem rapidamente ser esvaídos caso não haja a devida normatização do tema.

710. Além da necessidade de normativo, em especial para se delimitar a fonte para arcar com a manutenção dos novos investimentos, o modo como se dará a transferência de titularidade do ativo; e a responsabilidade por executar, fiscalizar e manter as obras, mostra-se imperioso que as obras fora da área da concessão sejam acompanhadas de profunda evidenciação da sua relação direta e indissociável com objeto contratual, assim como de contrapartida com ganhos operacionais, em termos de aumento de resultado (aumento de receitas ou diminuição de custo

ou despesas), ganho de eficiência ou sinergias com as atividades principais ou acessórias da concessionária na exploração da concessão.

711. Destarte, propor-se-á **determinação ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transporte Aquaviário, com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e no art. 4º, inciso II, da Resolução-TCU 315/2020, para que somente autorizem a execução de investimentos fora da área da concessão quando houver normatização específica regendo o tema, em especial sobre a fonte para arcar com a manutenção dos novos investimentos, o modo como se dará a transferência de titularidade do ativo; e a responsabilidade por executar, fiscalizar e manter as obras, em obediência ao arts. 37, caput, e 59 da CF/1988 e aos arts. 3º, incisos II e III, e 17, inciso VI, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013.**

712. Igualmente, será proposta **recomendação ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transporte Aquaviário, com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e no art. 4º, inciso II, da Resolução-TCU 315/2020, para que, a previsão e autorização de investimentos fora da área da concessão somente seja procedida quando acompanhada de profunda evidenciação da sua relação direta e indissociável com objeto contratual, assim como de contrapartida com ganhos operacionais, em termos de aumento de resultado (aumento de receitas ou diminuição de custo ou despesas), ganho de eficiência, sinergias com as atividades principais, ou acessórias, da concessionária na exploração da concessão.**

Comentários dos Gestores

713. No que concerne ao presente tópico foram elaboradas as seguintes propostas de encaminhamento:

Determinar [...] ao MInfra que:

g) evidencie nos estudos de engenharia ou em seus anexos as análises sobre a razoabilidade da inclusão de projetos de investimentos realizados por terceiros, assim como sobre seus quantitativos e custos unitários, e institua sistema de gestão dos conhecimentos para os documentos e elementos desses projetos; (parágrafo 398)

h) antes da assinatura do Contrato de Concessão, seja retirada das obrigações mínimas de investimentos a dragagem de aprofundamento para 9m (DHN) do canal a montante do Porto Organizado de Itajaí, fora da área da concessão, no trecho compreendido entre os terminais Braskarne e Teporti, em obediência ao art. 37, caput, da CF/1988 e aos arts. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013; (parágrafo 419)

i) somente autorizem a execução de investimentos fora da área da concessão quando houver normas primária e secundárias regendo o tema, em especial sobre a fonte para arcar com a manutenção dos novos investimentos, o modo como se dará a transferência de titularidade do ativo; e a responsabilidade por executar, fiscalizar e manter as obras, em obediência ao arts. 37, caput, e 59 da CF/1988 e aos arts. 3º, incisos II e III, e 17, inciso VI, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013; e (parágrafo 449)

Determinar [...] à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que:

f) somente autorizem a execução de investimentos fora da área da concessão quando houver normas primária e secundárias regendo o tema, em especial sobre a fonte para arcar com a manutenção dos novos investimentos, o modo como se dará a transferência de titularidade do ativo; e a responsabilidade por executar, fiscalizar e manter as obras, em obediência ao arts. 37, caput, e 59 da CF/1988 e aos arts. 3º, incisos II e III, e 17, inciso VI, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013; e (parágrafo 449)

714. Com relação à primeira determinação, destinada ao MInfra, por meio da Nota Técnica 37/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, o órgão alegou que, em todas as modelagens de estudos desenvolvidos para concessões ou arrendamentos são realizadas análises de todos os

investimentos previstos, utilizando-se como parâmetro valores habitualmente utilizados no setor portuário (peça 130, p. 6-7).

715. Contudo, tendo em vista que o serviço apreciado (execução da nova rede de drenagem e das melhorias de pavimento, rede elétrica e iluminação e adequação do sistema de combate a incêndio) apresenta caráter de reforma, abrangendo intervenções específicas que dependem do grau de deterioração de cada ativos, a análise aprofundada da composição dos itens conforme sugerido, dependeria da contratação de projeto executivo, afastando-se de um modelo conceitual.

716. Nesse sentido, o não aprofundamento na composição paramétrica utilizada para estimativa de valores não caracterizaria fragilidade de gestão de conhecimento dos elementos do projeto.

717. Ademais, quanto à inclusão de investimentos na modelagem apenas com base em alegações da SPI, seria imprescindível reconhecer que a autoridade portuária é o ente público encarregado de elaborar o planejamento portuário, sendo o gestor da área em questão e acompanhando com proximidade as atividades operacionais realizadas e, conseqüentemente, as necessidades demandadas.

718. Não obstante tal condição, a decisão de inclusão do investimento no *Capex* não teria sido pautada apenas no apontamento da referida entidade, uma vez que o estudo técnico da concessão teria sido ratificado por parceiro técnico qualificado contratado.

719. Todavia, em virtude das considerações realizadas pelo TCU, teria sido identificada oportunidade de substituir o material produzido pelo consórcio a nível conceitual por projeto básico contratado pela SPI, o qual confirmaria a necessidade dos investimentos.

720. Assim, a partir desse novo projeto, o custo unitário e os quantitativos dos serviços seriam substituídos, conforme versão revisada do estudo a ser apresentada.

721. Acerca da determinação relativa à retirada da dragagem de aprofundamento a montante, o MInfra apresentou exatamente as mesmas considerações expostas na resposta à primeira diligência (peça 130, p. 7-9, e peça 70, p. 15-17). Desse modo, não trouxe elementos novos.

722. Atinente à última proposta, destinada ao MInfra e à Antaq, referente à autorização de investimentos fora da área da concessão, tanto o órgão quanto a entidade não expuseram óbices ao aprimoramento normativo da matéria como condicionante à realização desse tipo de intervenção (peça 130, p. 9, e peça 126, p. 8).

723. Inobstante tal entendimento, a agência reguladora ressaltou que não compete a ela autorização para execução de investimentos, sendo tal atribuição designada ao poder concedente.

724. Além das determinações levantadas acima, no relatório preliminar também foi elaborada a proposta de recomendação ao MInfra e à Antaq a seguir:

d) a previsão e autorização de investimentos fora da área da concessão somente seja procedida quando acompanhada de profunda evidencição da sua relação direta e indissociável com objeto contratual, assim como de contrapartida com ganhos operacionais, em termos de aumento de resultado (aumento de receitas ou diminuição de custo ou despesas), ganho de eficiência, sinergias com as atividades principais, ou acessórias, da concessionária na exploração da concessão. (parágrafo 450)

725. Nesse sentido, a pasta ministerial consentiu com a recomendação (peça 130, p. 11).

726. Já a autarquia repisou que não é sua competência aprovar os investimentos realizados fora da área do porto organizado e que a recomendação não se aplicaria a ela (peça 126, p. 8).

Análise dos Comentários dos Gestores

727. No que concerne às alegações relativas à determinação ‘g’, embora o MInfra argumente que todos os investimentos sejam analisados e que a motivação para sua inclusão não seja apenas a manifestação da autoridade portuária, na resposta à terceira diligência, afirmou que a obra fora inserida a partir de reuniões com a SPI e que não possuía as fundamentações dos insumos das composições de preço unitário.

728. Com efeito, por mais que, de fato, a Superintendência do Porto de Itajaí tenha conhecimento da realidade do porto, faz-se necessário que o embasamento técnico para inclusão dos investimentos seja formalizado nos estudos.

729. Ademais, a devida gestão do conhecimento consiste em o poder concedente ter disponibilidade das informações relativas ao projeto e não que isso seja delegado à eventual contratada.

730. Deveras, não se buscou que o investimento tivesse um aprofundamento maior, com a elaboração de projeto executivo, mas sim que tivesse as devidas fundamentações para o que fora feito.

731. Inobstante tais considerações, tendo em vista o compromisso do poder concedente em fundamentar os novos valores adotados com base em projeto básico, a determinação em comento pode ser convertida para recomendação.

732. Todavia, faz-se necessário que futuramente, no processo de monitoramento das determinações, tal ponto (existência de projeto básico para fundamentar o serviço de execução da nova rede de drenagem e das melhorias de pavimento, rede elétrica e iluminação e adequação do sistema de combate a incêndio) também seja verificado.

733. Destarte, propor-se-á recomendação ao MInfra para que evidencie nos estudos de engenharia ou em seus anexos as análises sobre a razoabilidade da inclusão de projetos de investimentos realizados por terceiros, assim como sobre seus quantitativos e custos unitários, e institua sistema de gestão dos conhecimentos para os documentos e elementos desses projetos.

734. Com relação ao arrazoadado da Antaq de que não caberia a ela autorizar investimentos fora da área do porto organizado, malgrado, de forma geral, proceda tal entendimento, no caso da proposta apoiada (que poderia prever investimentos fora da área da concessão), a aprovação é feita pela agência, à luz da Cláusula 23.4 da minuta de contrato. Desse modo, serão mantidas as propostas de determinação ‘f’ e de recomendação ‘d’.

735. Quanto aos demais encaminhamentos, não foram apresentados novos elementos ou argumentos que pudessem alterar as conclusões obtidas. Destarte, também serão mantidas as propostas levantadas.

VIII.6 - Necessidade de ajustes no texto do Plano Exploração Portuária para garantir o provimento de infraestrutura necessária ao atendimento das metas de capacidade dinâmica.

736. Nas concessões, a modelagem de contrato tradicional prevê a especificação taxativa de 100% do *capex* como lista obrigatória de investimentos, necessários para o provimento da infraestrutura pactuada no bojo do plano de exploração. Contudo, especificação taxativa de *capex* obriga que o parceiro privado adote solução de infraestrutura fixada pelo poder concedente, não deixando espaço para projetos inovadores de engenharia.

737. Nesse contexto, o MInfra regulou a disponibilidade da infraestrutura por meio de um processo denominado Plano Básico de Implantação de Investimentos (PBI), ferramenta que foi

estruturada para dar maior liberdade para a implementação de solução de engenharia no bojo da desestatização do Porto de Itajaí.

738. Contudo, ao estruturar o PBI, parte dos investimentos necessários para alcançar os níveis de serviço desejados não foram vinculados a metas quantitativas, relacionadas a disponibilidade de infraestrutura obrigatória, por força contratual. Dentro da lógica de dar maior liberdade de escolha da solução técnica, a modelagem adotada previa como meta quantitativa somente parte do *capex* necessário para o atingimento do nível de serviço desejado, denominados investimentos mínimos obrigatórios, *in verbis*:

10. Plano Básico de Implantação

10.1. O Plano Básico de Implantação (PBI), elaborado nos termos do Anexo 13 do Edital, deverá contemplar:

10.1.1. Os investimentos obrigatórios mínimos descritos no Anexo 1;

10.1.2. As obras, os serviços e todos os demais investimentos e ações necessárias à prestação dos serviços obrigatórios e ao alcance das seguintes metas dispostas no Anexo 1:

(i) nível de serviço para a Infraestrutura de Acesso Aquaviário;

(ii) IQS; e

(iii) Indicadores de Desempenho.

10.1.3. O atendimento dos Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura, nos termos do Anexo 1.

(...)

14. Para cada uma das dimensões do empreendimento, serão estipuladas metas de níveis de serviço para se alcançar o objetivo da modelagem de exploração portuária proposto.

15. As referidas metas constarão nos serviços obrigatórios da Concessão – Seção V. Importa ressaltar que os desembolsos financeiros – em rubricas de investimento e custeio - necessários para o provimento dos serviços obrigatórios da Concessão, nos termos do Contrato de Concessão, representam risco alocado à Concessionária². A depender do caso, as metas de nível de serviço podem estar atreladas a IQS e Indicadores de Desempenho – Seção IX.

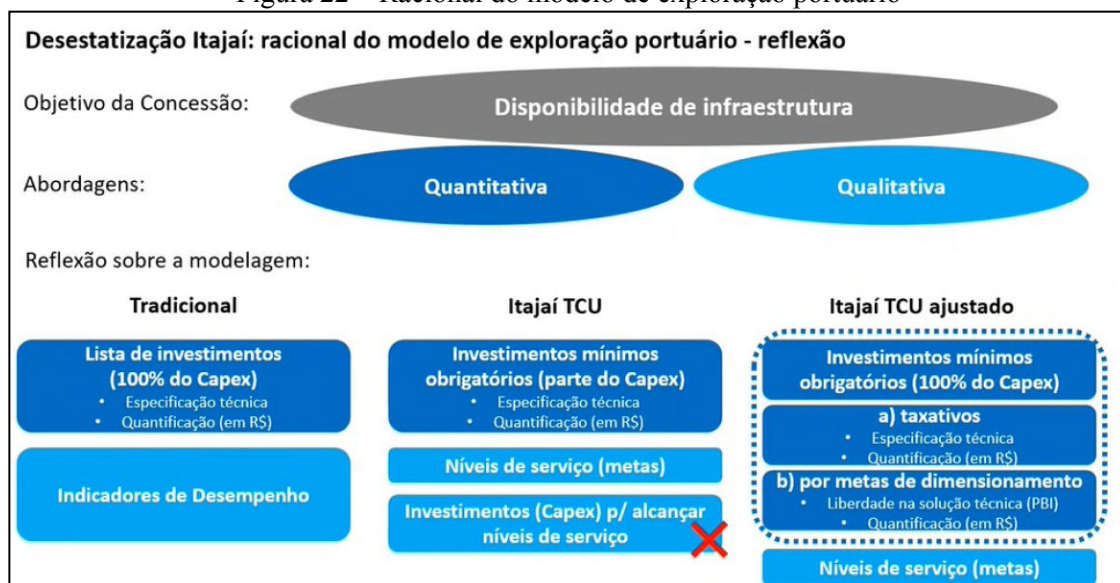
16. **Para a prestação de parte dos serviços obrigatórios da Concessão**, a modelagem estabeleceu como condição a realização de investimentos obrigatórios mínimos, que necessariamente representam itens de obrigação contratual – Seção VII. Ademais, a Seção VI lista outras obrigações contratuais da Concessionária referentes à operação da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. (Grifos acrescentados)

739. Nessa linha, o *capex* incremental, que irá depender da solução a ser adotada, não seria medido quantitativamente, pois a meta contratualmente prevista era de natureza qualitativa, como exemplo, cita-se que o atingimento das metas de nível de serviço para infraestrutura de acesso aquaviário seria suficiente para comprovar a realização do investimento.

740. Alguns riscos relacionados ao modelo de controle de investimentos por metas qualitativas foram identificados pela equipe técnica: (i) dificuldade de controle para uma eventual não obtenção de capacidade dinâmica conforme exigida na Tabela 1 do PEP em um cenário de baixa demanda; (ii) riscos jurídicos decorrentes da não qualificação de todo o *capex* como investimento obrigatório.

741. Sensibilizado sobre estas questões, o MInfra se comprometeu a aperfeiçoar a modelagem, conforme ilustrado na figura abaixo:

Figura 22 – Racional do modelo de exploração portuário



Fonte: Apresentação MInfra dia 30/9/2022

742. Muito embora, o novo modelo apresentado tenha, em tese, solucionado os riscos aventados pela equipe técnica, sua formalização por meio do ajuste de cláusulas contratuais ainda não foi realizada.

743. Por todo o exposto, cabe **determinar ao MInfra, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, e no art. 250, inciso II, do Regimento Interno/TCU, que, previamente à publicação do edital para desestatização do Porto de Itajaí, promova os devidos ajustes contratuais para que todos os investimentos, necessários à provisão de infraestrutura suficiente para garantir o atingimento dos níveis de serviço, de desempenho e da absorção de demanda previstos no projeto de concessão, sejam qualificados como obrigatórios.**

Comentários do Gestores

744. Com vistas a demonstrar a implementação do ajuste proposto na determinação acima, os técnicos ministeriais encaminharam cópia da nova minuta do Anexo 1 do contrato de concessão (peça 151), cujos termos disciplinam, entre outros temas, o programa de investimentos obrigatórios a ser implementado no decorrer da concessão.

745. A minuta foi devidamente ajustada nos termos da determinação, conforme verifica-se da nova redação dada ao item 16 do referido Anexo (peça 151, p. 5):

16. Os investimentos obrigatórios mínimos dividem-se em: (i) taxativos; e (ii) por metas de dimensionamento. Os investimentos obrigatórios mínimos taxativos devem seguir estritamente o objeto, os termos e condições que constam neste Anexo 1. **Já para os investimentos obrigatórios por metas de dimensionamento, a Concessionária tem liberdade para definir a solução técnico-operacional de realização dos investimentos mais eficiente em sua perspectiva, desde que atenda as metas expressas neste anexo.** (Grifos acrescentados)

746. Nesse sentido, propõe-se deixar de aplicar a determinação proposta nesse tópico ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, sem prejuízo de que o TCU verifique a efetiva implementação dos ajustes acordados.

DOS PEDIDOS DE INGRESSO NOS AUTOS COMO INTERESSADO

747. Nos autos do presente processo de desestatização, foram apresentados incidentalmente três pedidos de ingresso como interessado, a saber: Associação Brasileira dos Terminais Portuários

(ABTP) (peça 26 e 91-93); Intersindical dos Sindicatos dos Trabalhadores Avulsos e Vinculados da Orla Portuária de Itajaí, Navegantes, Florianópolis e Região do Vale do Itajaí/SC (peça 71); e APM Terminals Itajaí S.A. (peça 136).

748. Antes, porém, de adentrar no mérito de cada pedido de ingresso nos autos, cumpre tecer considerações a respeito da possibilidade, em tese, de terceiros interessados intervirem nos processos de controle externo de competência desta Corte de Contas.

749. Os presentes autos têm por objeto, nos termos estabelecidos na Instrução Normativa TCU 81/2018, avaliar a legalidade, legitimidade e economicidade do processo de desestatização do Porto de Itajaí/SC, em harmonia com os termos das Leis 12.815/2013 e 9.491/1997, e demais atos normativos que regem a matéria. Trata-se, portanto, do exame de estudos de viabilidade e minutas jurídicas produzidas pelo Poder Concedente, os quais serão utilizados em futuro procedimento de licitação, não havendo que se falar, a princípio, em lesão a direito subjetivo de particular.

750. Nos termos do art. 146 do Regimento Interno/TCU, o deferimento de pedido de ingresso nos autos como interessado somente deve ocorrer quando demonstrada, de forma clara e objetiva, razão para intervir no processo. E, nos termos do art. 2º, § 2º, da Resolução TCU 36/1995, o reconhecimento como interessado ocorre quando evidenciada a possibilidade de lesão a direito subjetivo próprio em decorrência da decisão que vier a ser proferida pelo Tribunal.

751. No presente caso, em relação à ABTP, entende-se não estar caracterizada situação que justifique o deferimento do pedido de ingresso nos autos. Isso porque a legitimidade aludida pela Associação para representar seus associados, nos termos estabelecidos em seu estatuto social, por si só, não configura legitimidade para intervir nos presentes autos. Isso porque os fundamentos apresentados nos requerimentos (peças 26 e 91) não são suficientes para demonstrar, de forma clara e objetiva, lesão a direito subjetivo dos seus representados, de modo a possibilitar sua intervenção neste processo.

752. Com relação à Intersindical, os argumentos apresentados em seu requerimento, de forma análoga, carecem também demonstrar o nexo causal de lesão a direito subjetivo de seus representados. De outro modo, eles foram objeto de contribuições no período de consulta e de audiência pública, entre 24/2/2022 e 15/4/2022, em que foi assegurada a participação dos interessados, nos termos da Deliberação-DG 93, de 28/6/2022-Antaq, que aprovou, em caráter *ad referendum*, a análise das contribuições objeto da Audiência Pública 5/2022.

753. Nada obstante, na Seção III da presente instrução, a equipe da SeinfraPortoFerrovia, por ocasião da análise dos procedimentos de consulta e audiência pública, não encontrou impropriedade, nem indício de lesão a direito subjetivo dos participantes, de modo a comprometer a sua regularidade, sendo que ficou demonstrada a divulgação das informações do projeto e a realização da análise individualizada das contribuições apresentadas.

754. Por fim, a APM Terminals Itajaí S.A. (peça 136) submeteu requerimento para ingresso aos autos como interessada sob alegação de que estaria havendo suposta restrição à participação do grupo Maersk e, conseqüentemente, da própria APM Terminals, haja vista a participação da Maersk no seu capital social, em virtude de decisão emanada por esta Corte de Contas.

755. Primeiramente, cabe esclarecer que, apesar de, em tese, existir legitimidade da APM Terminals Itajaí S.A. intervir em caso de possível ocorrência de lesividade a direito subjetivo, no caso concreto, tal hipótese mostra-se não ter ocorrido.

756. Isso porque a instrução preliminar (peça 113), em que consta a suposta decisão impugnada pela APM Terminals Itajaí S.A., nada mais é do que uma ferramenta de política desta Corte de Contas de construção participativa das deliberações, em que se destina oportunizar aos gestores

apresentar comentários sobre as propostas de deliberações, solicitando informações, em prazo compatível, quanto às consequências práticas da implementação das medidas aventadas e eventuais alternativas, nos termos do 14 da Resolução TCU 315/2020.

757. Trata-se, portanto, ainda de uma etapa da fase instrutória do processo anterior ao encaminhamento de proposta de mérito final ao ministro relator do processo, quando só após o Tribunal emitirá pronunciamento sobre a legalidade, legitimidade e economicidade dos atos fiscalizados.

758. Sendo assim, as propostas preliminares impugnadas não detêm eficácia jurídica, cujos efeitos sejam capazes de interferir na subjetividade de direito da APM Terminals Itajaí S.A. especificamente com relação à desestatização do Porto de Itajaí. Ademais, após a submissão desta instrução final e da apreciação de mérito pelo plenário desta Corte de Contas, será aberta, como em todo processo de controle externo, oportunidade para o exercício do contraditório e da ampla defesa, em sede recursal.

759. Vale destacar que a negativa de ingresso nos autos não representa prejuízo à apresentação de denúncia e/ou representação formulada pelos pleiteantes contra eventuais irregularidades que entenda estarem presentes na desestatização em apreço, nos termos da legislação pertinente.

760. Nesse sentido, considerando que não restaram configuradas razões legítimas para intervirem no processo tampouco foram evidenciadas lesões a direito subjetivo próprio da ABTP, Intersindical e APM Terminals Itajaí S.A.; que o processo de desestatização do Porto de Itajaí foi submetido à etapa de consulta e audiência pública, em que quaisquer interessados puderam oferecer contribuições visando ao aprimoramento do modelo proposto; que foram devidamente considerados e analisados os comentários dos gestores, em resposta às propostas da instrução preliminar (peça 113); e com vistas a assegurar a razoável duração do processo no âmbito do TCU, observados os prazos definidos na IN TCU 81/2018; **propõe-se, com fundamento no art. 146, § 2º, do Regimento Interno/TCU, indeferir os pedidos de ingresso da ABTP (peça 26), Intersindical (peça 71) e APM Terminals Itajaí S.A. (peça 136) como interessados nos autos.**

761. Nada obstante, a ABTP (peça 26) e a Intersindical (peça 71) requereram subsidiariamente, no caso de indeferimento de ingresso como interessadas, a sua admissão na condição de *amicus curiae*, com as prerrogativas necessárias à contribuição do feito, nos termos do art. 138 do CPC.

762. Considerando a representatividade de ambas as entidades, sendo a primeira representante de extensa gama de operadores de terminais portuários e a segunda, representando o interesse das classes trabalhadoras portuárias da região do Complexo Portuário de Itajaí, entre outras, há de se reconhecer que ambas as entidades detêm possibilidade de contribuir efetivamente para aperfeiçoamento do processo de desestatização do Porto de Itajaí. Sendo assim, **propõe-se admitir nos autos, com base no art. 138 do CPC, na condição de *amicus curiae*, a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) (peça 26) e a Intersindical dos Sindicatos dos Trabalhadores Avulsos e Vinculados da Orla Portuária de Itajaí, Navegantes, Florianópolis e Região do Vale do Itajaí/SC (peça 71), com poderes restritos à obtenção de cópia e à apresentação de memoriais.**

CONCLUSÃO

763. Esta instrução tratou do acompanhamento, nos termos da IN-TCU 81/2018, da desestatização, por meio de concessão dos serviços públicos de administração do Porto de Itajaí/SC e exploração direta e indireta das instalações portuárias nele existentes.

764. A documentação sobre o projeto de desestatização do Porto de Itajaí foi submetida à apreciação do Tribunal em 1º/8/2021, mediante o Ofício 103/2022/AECI, subscrito pelo Chefe

da Assessoria Especial de Controle Interno (peça 21), que encaminhou, dentre outros, o Ofício Conjunto 1/2022/CGGC/GABSNPTA/SNPTA, respectivamente, da Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias (SFPP), e da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), ambas do Ministério da Infraestrutura (MInfra) (peças 23).

765. Em virtude da magnitude e da complexidade do projeto de desestatização do Porto de Itajaí/SC e da perseguição do prazo de setenta e cinco dias, estabelecido no art. 9º da IN TCU 81/2018, para que a unidade técnica submeta proposta de mérito ao relator do processo, a equipe de fiscalização, com base no princípio da significância, observados os critérios de materialidade, relevância, oportunidade e risco, propôs escopo restrito, nos termos da instrução preliminar (peça 89), o que foi acatado em pronunciamento da Unidade Técnica (peça 90).

766. Em 26/10/2022, foi realizada reunião de encerramento dos trabalhos, com integrantes do MInfra, da Antaq e da EPL, para apresentação das conclusões e propostas de encaminhamento sugeridas por esta unidade técnica. Ato contínuo, a instrução preliminar (peça 113) foi enviada para manifestação dos gestores do MInfra e da Antaq, mediante os ofícios 56197 e 56198/2022-TCU/Seproc (peças 115 e 116).

767. Os comentários dos gestores foram apresentados pelo MInfra, nos termos do Ofício 191/2022/AECI (peça 129) e seus anexos (peças 130-134), e da Antaq, nos termos do Ofício 351/2022/DG-Antaq (peça 125) e seus anexos (peças 126).

768. Ato contínuo, um aperfeiçoamento da proposta de metodologia de reajuste tarifário foi apresentado pelo Poder Concedente o que foi objeto de análise e de parecer favorável pela Superintendência de Regulação e pelos Diretores da Antaq, mas ainda pendente de apreciação formal pelo colegiado, até o fechamento da presente instrução de mérito.

769. Após análise dos comentários dos gestores, em apertada síntese, foram detectadas impropriedades com relação à adequação das minutas jurídicas, mais especificamente à regularidade dos moldes previstos para os mecanismos da conta vinculada, da proposta apoiada.

770. Em relação à proposta apoiada, apontou-se a necessidade de ajustes nas minutas jurídicas de modo a explicitar o caráter público dos recursos que estão sendo destinados à conta vinculada, bem como pela necessidade de sua regulamentação.

771. Igualmente, em relação ao mecanismo de proposta apoiada, pontuou-se pela necessidade de regulamentação, de forma a proporcionar um nível adequado de transparência evitando principalmente a assimetria de informação entre a concessionária e os outros atores envolvidos.

772. Com relação à análise da concorrência, observou-se algumas lacunas no estudo concorrencial desenvolvido para o EVTEA. Dessa forma foi proposto avalie a conveniência e oportunidade de instituir no modelo licitatório mecanismos de incentivos a entrada de novas empresas no mercado, bem como de se incluir cláusulas, no contrato de Concessão do Porto Organizado de Itajaí, com ferramentas efetivas de identificação e combate a condutas anticompetitivas e ao abuso de poder econômico.

773. Ainda, vislumbra-se a oportunidade de ajustes da curva de demanda projetada do modelo, visando atender a expectativa de crescimento decorrente da melhoria do nível de serviços e, também, a de promover o monitoramento da oferta de serviços do Mercado Relevante de movimentação e armazenagem de contêineres, de forma a antecipar a necessidade de políticas públicas que fomentem a e expansão da capacidade instalada.

774. Em relação à estimativa de investimentos (*capex*), nos estudos de engenharia, ou em seus anexos, não foram apresentadas análises sobre a razoabilidade da inclusão de projetos de investimentos realizados por terceiros, assim como sobre seus quantitativos e custos unitários.

775. Ainda no *capex*, não há elementos suficientes para afirmar que a dragagem à montante, fora da poligonal do Porto Organizado, beneficiará efetivamente (e não apenas de forma marginal) a sociedade da região de influência do porto como um todo e não apenas os cinco player privados presentes no complexo portuário, tampouco há evidências para aduzir que a obra apresenta vantagens econômicas para ser inserida no projeto financeiro de forma a permitir um auferimento de receitas com resultado líquido positivo.

776. Em relação à previsão de investimentos fora da área de concessão, constatou-se a necessidade de elaboração de normas primária e secundárias regendo o tema, em especial sobre a fonte para arcar com a manutenção dos novos investimentos, o modo como se dará a transferência de titularidade do ativo; e a responsabilidade por executar, fiscalizar e manter as obras.

777. Concluiu-se também que tais investimentos devem ser acompanhados de profunda evidenciação da sua relação direta e indissociável com objeto contratual, assim como de contrapartida com ganhos operacionais, em termos de aumento de resultado (aumento de receitas ou diminuição de custo ou despesas), ganho de eficiência, sinergias com as atividades principais, ou acessórias, da concessionária na exploração da concessão.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

778. Ante o exposto, submete-se os autos à consideração superior propondo:

778.1. Determinar, com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e no art. 4º, inciso II, c/c art. 6º, §2º, da Resolução-TCU 315/2020:

778.1.1. Ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) que:

a) antes de publicar o Edital, explicitar nas Cláusulas 11.1.1, 11.2 e 11.5.1 da minuta do contrato que os valores provenientes das contribuições fixas e variável, disponibilizados na ‘conta vinculada’ são ‘recursos públicos’ da outorga da União, tendo a natureza de garantia passíveis de custear exclusivamente as obrigações do Poder Concedente em face de reequilíbrios econômico-financeiros futuros, de forma a atender os art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, ‘d’ da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021; (parágrafo 123)

b) antes de publicar o Edital, estabeleça, nas regras do itens 7.1, III, ‘a’ e ‘b’ da minuta do edital, cujas parcelas são, respectivamente, R\$ 327.616.020,56 e a parcela de 9 vezes o *bid*, a serem depositados na ‘conta vinculada’, são, na verdade, efetivamente recursos públicos da outorga da União, com natureza de garantia passíveis de custear exclusivamente obrigações do Poder Concedente em face de reequilíbrios econômico-financeiros futuros, de forma a atender os art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, ‘d’ da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021; (parágrafo 124)

c) antes de publicar o Edital, retire a última parte da redação da Cláusula 11.1.1 qual seja ‘os recursos nela depositados não integram o patrimônio do Poder Concedente, da ANTAQ ou de qualquer outro órgão ou entidade público’, pois contraria justamente a natureza jurídica de recurso público dos valores depositados na ‘conta vinculada’, o que contraria os art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, ‘d’ da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021; (parágrafo 186)

d) antes da assinatura do Contrato de Concessão, seja retirada das obrigações mínimas de investimentos a dragagem de aprofundamento para 9m (DHN) do canal a montante do Porto Organizado de Itajaí, fora da área da concessão, no trecho compreendido entre os terminais

Braskarne e Teporti, em obediência ao art. 37, *caput*, da CF/1988 e aos arts. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013; (parágrafo 681)

e) para que somente autorizem a execução de investimentos fora da área da concessão quando houver normatização específica regendo o tema, em especial sobre a fonte para arcar com a manutenção dos novos investimentos, o modo como se dará a transferência de titularidade do ativo; e a responsabilidade por executar, fiscalizar e manter as obras, em obediência ao arts. 37, *caput*, e 59 da CF/1988 e aos arts. 3º, incisos II e III, e 17, inciso VI, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013; e (parágrafo 711)

778.1.2. À Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que:

a) antes de publicar o Edital, explicitar nas Cláusulas 11.1.1, 11.2 e 11.5.1 da minuta do contrato que os valores provenientes das contribuições fixas e variável, disponibilizados na ‘conta vinculada’ são ‘recursos públicos’ da outorga da União, tendo a natureza de garantia passíveis de custear exclusivamente as obrigações do Poder Concedente em face de reequilíbrios econômico-financeiros futuros, de forma a atender os art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, ‘d’ da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021; (parágrafo 123)

b) antes de publicar o Edital, estabeleça, nas regras do itens 7.1, III, ‘a’ e ‘b’ da minuta do edital, cujas parcelas são, respectivamente, R\$ 327.616.020,56 e a parcela de 9 vezes o *bid*, a serem depositados na ‘conta vinculada’, são, na verdade, efetivamente recursos públicos da outorga da União, com natureza de garantia passíveis de custear exclusivamente obrigações do Poder Concedente em face de reequilíbrios econômico-financeiros futuros, de forma a atender os art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, ‘d’ da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021; (parágrafo 124)

c) antes de publicar o Edital, retire a última parte da redação da Cláusula 11.1.1 qual seja ‘os recursos nela depositados não integram o patrimônio do Poder Concedente, da ANTAQ ou de qualquer outro órgão ou entidade público’, pois contraria justamente a natureza jurídica de recurso público dos valores depositados na ‘conta vinculada’, o que contraria os art. 11, parágrafo único, e 15, II, da Lei 8.987/1995; art. 2º, IX, 4º e 6º da Lei 12.815/2013; art. 9º, VII, do Decreto 8033/2013; e art. 3º, I, ‘d’ da Resolução Antaq 43, de 31/3/2021; (parágrafo 186)

d) em 90 (noventa) dias, apresente plano de ação para regulamentar a natureza, finalidades, requisitos, critérios e limites de utilização da ‘conta vinculada’, nas concessões de porto organizado, conforme sua esfera de atuação e suas atribuições, nos termos do art. 23, II e V, e 27, XV, da Lei 10.233/2001, art. 6º, §3º, da Lei 12.815/2013 c/c art. 8º, VII, do Decreto 8.033/2013; (parágrafo 188)

e) somente autorize eventual proposta apoiada quando houver norma disciplinando o tema, em especial sobre como se dará: a ação coordenada da contratada com as demais partes interessadas na exploração do objeto da concessão; o poder de influência desses atores e como isso será formalizado e observado; e o nível adequado de transparência das informações da concessionária perante as demais partes interessadas, a fim de dar legitimidade ao processo de consulta aos usuários, evitando principalmente a assimetria de informação entre a concessionária e os outros atores envolvidos, em obediência ao art. 37, *caput*, da CF/1988; ao art. 27, inciso IV, da Lei 10.233/2001; ao art. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013; ao art. 6º do Decreto 8.033/2013 e o item 9.2.1 do Acórdão 2.462/2018-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas; (parágrafo 222)

f) para que somente autorizem a execução de investimentos fora da área da concessão quando houver normatização específica regendo o tema, em especial sobre a fonte para arcar

com a manutenção dos novos investimentos, o modo como se dará a transferência de titularidade do ativo; e a responsabilidade por executar, fiscalizar e manter as obras, em obediência ao arts. 37, *caput*, e 59 da CF/1988 e aos arts. 3º, incisos II e III, e 17, inciso VI, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013. (parágrafo 711)

778.2. Recomendar, com fundamento no art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, e no art. 11 da Resolução-TCU 315/2020:

778.2.1. Ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) que:

a) antes de publicar o Edital, estabeleça limite para o saldo, visando evitar ‘empocamento de recursos’ desnecessários na ‘conta vinculada’, ou, alternativamente, preveja rotina de reavaliação periódica do saldo acumulado na conta, a fim de identificação e recolhimento de parte dos recursos ao Tesouro; (parágrafo 187)

b) antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de instituir no modelo licitatório mecanismos de incentivos a entrada de novas empresas no mercado; (parágrafo 420)

c) antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de incluir cláusulas, no contrato de Concessão do Porto Organizado de Itajaí, com ferramentas efetivas de identificação e combate a condutas anticompetitivas e ao abuso de poder econômico; (parágrafo 442)

d) antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de ajustar a curva de demanda projetada do modelo, com vistas a aproximar as taxas de crescimento a patamares mais aderentes com a taxa histórica verificada e com a expectativa de crescimento decorrente da melhoria do nível de serviço; (parágrafo 451)

e) promova o monitoramento da oferta de serviços do Mercado Relevante, de forma a antecipar, com a devida antecedência, a necessidade da adoção de políticas públicas de fomento da expansão da capacidade instalada; (parágrafo 453)

f) evidencie nos estudos de engenharia ou em seus anexos as análises sobre a razoabilidade da inclusão de projetos de investimentos realizados por terceiros, assim como sobre seus quantitativos e custos unitários, e institua sistema de gestão dos conhecimentos para os documentos e elementos desses projetos; (parágrafo 733)

g) a previsão e autorização de investimentos fora da área da concessão somente seja procedida quando acompanhada de profunda evidencição da sua relação direta e indissociável com objeto contratual, assim como de contrapartida com ganhos operacionais, em termos de aumento de resultado (aumento de receitas ou diminuição de custo ou despesas), ganho de eficiência, sinergias com as atividades principais, ou acessórias, da concessionária na exploração da concessão. (parágrafo 712)

778.2.2. À Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que:

a) antes de publicar o Edital, avalie a conveniência e oportunidade de incluir cláusulas, no contrato de Concessão do Porto Organizado de Itajaí, com ferramentas efetivas de identificação e combate a condutas anticompetitivas e ao abuso de poder econômico; (parágrafo 442)

b) a previsão e autorização de investimentos fora da área da concessão somente seja procedida quando acompanhada de profunda evidencição da sua relação direta e indissociável com objeto contratual, assim como de contrapartida com ganhos operacionais, em termos de aumento de resultado (aumento de receitas ou diminuição de custo ou despesas), ganho de eficiência, sinergias com as atividades principais, ou acessórias, da concessionária na exploração da concessão. (parágrafo 712)

778.3. Deixar de determinar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, sem prejuízo de que o TCU verifique a

efetiva implementação da medida a seguir descrita e os impactos dela resultantes, tendo em vista que a unidade jurisdicionada propõem-se:

778.3.1. a ajustar a modelagem da concessão para (i) refletir a operação e manutenção do VTS, apenas a partir do terceiro ano contratual e (ii) utilizar o índice de produtividade de 1.085/TEU/funcionário para determinar a mão de obra necessária, nas três primeiras fases; (parágrafo 533)

778.3.2. a promover os devidos ajustes contratuais para que todos os investimentos, necessários à provisão de infraestrutura suficiente para garantir o atingimento dos níveis de serviço, de desempenho e da absorção de demanda previstos no projeto de concessão, sejam qualificados como obrigatórios. (parag. 743)

778.4. Deixar de recomendar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, que equacione, junto à SPI e à APMT, a responsabilidade por eventuais prejuízos ambientais, cuja origem tenha sido anterior à vigência do contrato de concessão, de modo que recaia efetivamente sobre quem lhe deu causa, tendo em vista a implementação da nova redação para a cláusula 19.2.7 do Contrato, conforme sugerido, sem prejuízo de que o TCU verifique a efetiva implementação da medida; (parágrafo 233)

778.5. Deixar de recomendar à Antaq, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, que passe a prever, na Cláusula 22.1.1, na revisão dos parâmetros da concessão, além dos parâmetros já previstos, a possibilidade de revisar a cada 5 (anos), na revisão ordinária, a taxa de conversão TpB/TEU, constante da fórmula de reajuste do Apêndice B do Anexo 3, sem prejuízo de que o TCU verifique a efetiva implementação da medida; (parágrafo 505)

778.6. Com fundamento no art. 146, § 2º, do Regimento Interno/TCU, indeferir os pedidos de ingresso da ABTP (peça 26), Intersindical (peça 71) e APM Terminals Itajaí S.A. (peça 136) como interessados nos autos. (parágrafo 760)

778.7. Admitir nos autos, com base no art. 138 do CPC, na condição de *amicus curiae*, a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) (peça 26) e a Intersindical dos Sindicatos dos Trabalhadores Avulsos e Vinculados da Orla Portuária de Itajaí, Navegantes, Florianópolis e Região do Vale do Itajaí/SC (peça 71), com poderes restritos à obtenção de cópia e à apresentação de memoriais. (parágrafo 762)

778.8. Informar o acórdão que vier a ser proferido, destacando que o relatório e o voto que o fundamentarem podem ser acessados por meio do endereço eletrônico www.tcu.gov.br/acordaos, ao Ministério da Infraestrutura, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, e à Infra S.A., bem como às entidades que vierem a ser admitidas nos autos na condição de *amicus curiae*.

778.9. Restituir os autos à SeinfraPortoFerrovia para que o monitoramento do acórdão que vier a ser proferido seja realizado no presente processo.”

VOTO

Tratam os autos do acompanhamento da desestatização do Porto Organizado de Itajaí/SC e dos serviços portuários a ele relacionados, qualificados no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), por meio da Resolução 121/2020, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos, convertida no Decreto 10.484/2020.

Originalmente, o escopo destes autos também compreendia a desestatização do Porto de São Sebastião, no Estado de São Paulo. Porém, por meio do despacho peça 19, determinei que os exames das duas desestatizações prosseguissem em autos apartados. Com o aparte, a desestatização do Porto de São Sebastião/SP deu origem ao TC 017.293/2022-7, que submeto à apreciação do Plenário nesta mesma sessão.

Assim procedi para permitir que esta Corte melhor se inteirasse de questões específicas de cada modelagem, especialmente da viabilidade da concessão e da necessidade de indenização à atual administradora portuária, no caso do Porto de São Sebastião, e da aprovação tácita de investimentos, dos investimentos fora do porto organizado e das repercussões sobre a competição setorial, no caso do Porto de Itajaí.

A propósito, ambas modelagens preveem depósitos em “*conta vinculada*”, tema ao qual mais me dediquei nos votos de ambos os processos.

II

O Porto Itajaí/SC integra o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, em conjunto com seis Terminais de Uso Privado (TUP), quais sejam, Portonave S.A. Terminais Portuários de Navegantes (TUP Portonave), Teporti Terminal Portuário de Itajaí S.A. (TUP Teporti), Poly Terminais S.A. (TUP Poly Terminais), Trocadeiro Portos e Logística Ltda. (TUP Trocadeiro), Barra do Rio Terminal Portuário S.A. (Terminal Barra do Rio) e Terminal Portuário Braskarne (TUP Braskarne).

Considerado Porto Organizado desde 1966 (Decreto 58.780/1966), o Porto de Itajaí é o 9º porto mais importante do país¹ e, em 2021, movimentou 517.541 TEUs² em 2021, o que representa redução de 5% em relação ao exercício anterior³.

É composto, basicamente por: porto público, com 2 berços de atracação; Pier Turístico, com berço de atracação; e terminal de contêineres, com 2 berços de atracação e seus respectivos portêineres e guindastes, atualmente arrendado à APM Terminals Itajaí⁴.

Caracteriza-se majoritariamente pela movimentação de contêineres (99,2% das cargas movimentadas). Não possui estruturas de armazenamento voltadas à operação de grãos sólidos ou líquidos.

Desde 1/12/1997, a administração e a exploração do porto foram atribuídas ao Município de Itajaí, mediante o Convênio de Descentralização Administrativa 8/1997, que os exerce por intermédio da autarquia municipal Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), pelo prazo de 25 anos, com vigência até dezembro de 2022.

O único arrendamento em vigor destina-se à movimentação de contêineres e vem sendo explorado pela APM Terminals Itajaí S.A., que pertence à dinamarquesa A.P. Moller-Maersk Group

¹ <https://www.fazcomex.com.br/comex/portos-brasileiros/>

² Twenty Foot Equivalent Unit (TEU): unidade de capacidade de carga baseada no volume do contêiner de 20 pés de comprimento (6,1 m).

³ <https://www.portoitajai.com.br/noticia/1591/complexo-portuario-de-itajai-e-navegantes-excede-a-marca-de-1-6-milhao-de-containers-teu-s-movimentados-em-2021->

⁴ <https://www.portoitajai.com.br/infraestrutura>

(grupo Maersk), maior operador e fornecedor de porta-contentores do mundo⁵, cujo contrato se encerraria em dezembro de 2022.

Para assegurar a manutenção das operações portuárias até a conclusão da desestatização, no dia 1/12/2022, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) prorrogou o convênio com a SPI pelo prazo de até dois anos.

Com o mesmo objetivo, no dia 9/12/2022, a SPI celebrou, com a APM Terminals, contrato de arrendamento transitório da área operacional, com vigência até a conclusão da desestatização do porto catarinense.

Outro terminal de destaque no Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes é o Portonave S.A., primeiro Terminal de Uso Privado (TUP) de contêineres do país, em atividade desde 2007, que: concorre diretamente com o Porto de Itajaí, é reconhecido pela alta produtividade e qualidade na prestação de serviços e, em 2021, movimentou 1.125.611 TEUs, o que corresponde ao crescimento de 29% em relação ao exercício anterior.

Portonave é de propriedade do grupo armador suíço-italiano Mediterranean Shipping Company Holding S.A. (grupo MSC), segundo maior operador e fornecedor de porta-contentores do mundo.

III

O sítio eletrônico do Programa de Parcerias de Investimentos indica, como principais objetivos da desestatização do Porto de Itajaí, a modernização da gestão portuária, a atração de investimentos e a melhora da operação portuária⁶.

De responsabilidade do Ministério da Infraestrutura (MInfra) a definição das diretrizes para a realização do leilão, para a concessão do Porto de Santos, na forma prevista no art. 16, da Lei 12.815/2013, bem assim a coordenação e monitoramento das medidas de desestatização e a condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiam a modelagem, em conformidade com o art. 3º, parágrafo único, do Decreto 10.635/2022. Também cabe ao MInfra aprovar as minutas de edital e contrato de concessão.

Em razão do disposto no art. 6º da Lei 12.815/2013, cumpre à Antaq promover o procedimento licitatório, em observância às políticas e diretrizes formuladas pelo MInfra.

Para elaborar os serviços técnicos de estruturação para implementação do projeto de desestatização, foi contratada a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), atualmente denominada Infra S.A.

No intuito de obter subsídios para os estudos de desestatização, a EPL realizou reuniões com todas as áreas da Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) e encontros com representantes da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC), do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) de Itajaí, do TUP Portonave, da APM Terminals, da Defesa Civil do Estado de Santa Catarina, entre outros.

Após o levantamento das informações e dados, a EPL elaborou proposta de minuta preliminar e a submeteu ao escrutínio da comunidade portuária, do legislativo local e estadual e do Senado Federal, por meio de sessões de audiências públicas abertas, ocasião em que foram recebidas 355 contribuições de 142 representantes da sociedade civil inscritos.

⁵ <https://www.fazcomex.com.br/comex/armadores-no-comercio-exterior/>

⁶ <https://portal.ppi.gov.br/desestatizacao-do-porto-organizado-de-itajai-sc-#:~:text=O%20objetivo%20%C3%A9%20o%20de,melhorar%20a%20opera%C3%A7%C3%A3o%20do%20setor.>

Cumprida essa etapa, os documentos da desestatização foram enviados à Antaq, onde foram examinados pelo Grupo de Trabalho criado em atendimento ao item 9.5.2.2 do Acórdão 2.931/2021-TCU-Plenário.

No período de 24/2/2022 a 15/4/2022, foi realizada consulta pública. Em 1º/8/2022, a Antaq aprovou os estudos da concessão, com os ajustes decorrentes das contribuições recebidas nas audiências e consulta públicas.

Julgando que os estudos continham elementos suficientes, a EPL e o MInfra encaminharam-nos ao TCU em 1º/8/2022 e em 4º/8/2022. A Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SeinfraPor) promoveu diligências para complementação da documentação.

IV

A documentação submetida ao escrutínio do TCU apresenta, como estimativa do valor do contrato de concessão, o montante de R\$ 7,7 bilhões, correspondente ao valor presente líquido das receitas totais, auferidas nos 35 anos da concessão (peça 63, p. 12, c/c peça 59, p. 10).

A desestatização se dará por meio da outorga à iniciativa privada da concessão da administração do porto organizado e da exploração do terminal de contêineres, direta e indireta, pelo prazo de 35 anos, prorrogáveis por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite de 70 anos, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Significa que a futura concessionária acumulará as funções de autoridade portuária e de operadora portuária, com possibilidade – mas não obrigação – de delegar a segunda atividade a terceiros, o que corresponde ao modelo portuário conhecido como “*porto privado de serviços*” ou “*private landlord port*”, à cuja concessão dá-se o nome de “*concessão cheia*” ou “*master concession*”.

A concessão do Porto de Itajaí será licitada na modalidade leilão, com critério de julgamento de maior valor de outorga e fase de lances em viva-voz, na hipótese de mais de uma proponente ser classificada.

Antes da assinatura do contrato, a vencedora terá obrigações financeiras relacionadas ao pagamento das despesas do leilão na B3, ao ressarcimento dos estudos à EPL e ao depósito de R\$ 65,3 milhões, para a compra dos equipamentos não reversíveis da atual arrendatária, necessários para resguardar a continuidade da operação portuária, e de R\$ 164 milhões, para indenização da atual arrendatária pelos gastos incorridos, e reconhecidos pela Antaq, em razão da enchente de novembro de 2008⁷.

A celebração do contrato de concessão também está condicionada ao depósito, pela vencedora, em “*conta vinculada*”, do valor de R\$ 327.616.020,56 e de montante correspondente a 9 vezes o valor de outorga ofertado.

Ao longo da vigência da concessão, caberá ainda à concessionária depositar, na “*conta vinculada*”, contribuição fixa anual de R\$ 21,2 milhões e contribuição variável de R\$ 53,35/TEU.

No prazo da concessão, estão previstos investimentos de aproximadamente de R\$ 2,9 bilhões (data-base abril/2022), que se presume necessários para alcance dos parâmetros de desempenho, indicadores de qualidade de serviço e capacidade fixados no contrato.

Em que pese caber à futura concessionária a definição dos meios adequados ao atingimento dos parâmetros de desempenho, a minuta de contrato submetida à apreciação do TCU

⁷ Nos dias 24 e 25 de novembro/2008, devido a fortes chuvas, os berços 1 e 2 do Porto de Itajaí foram destruídos, restando incólume apenas o berço 4.

contém lista de investimentos mínimos, composta por: ampliação da área primária da concessão, implantação do sistema de portêineres (STS) do terminal de contêineres, implantação de pátio de triagem rodoviário nas adjacências do porto, revitalização urbanística do Molhe Norte, dragagem de implantação do canal a montante do Porto Organizado, para 9 metros (DHN), fora da área da concessão, e contenção da margem direita do canal em trecho ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer.

A minuta prevê a possibilidade de apresentação de “*proposta apoiada*”, mecanismo de flexibilização regulatória por meio do qual a concessionária, com o apoio de armadores e/ou usuários das infraestruturas de acesso aquaviário, poderá propor: (a) alteração das restrições à tarifação relativa à infraestrutura de acesso aquaviário; (b) estabelecer novos indicadores de desempenho ou parâmetros técnico-operacionais relacionados à infraestrutura de acesso aquaviário; (c) realização ou supressão de obras, serviços ou outros investimentos e ações para atingir níveis de serviço distintos dos originalmente estabelecidos, que não possam ser parcial ou integralmente amortizados no prazo da concessão.

O modelo de regulação tarifária utilizado será do tipo tarifa teto (“*price cap*”), para a tarifa de acesso aquaviário, com limite para concessão de desconto de 20%.

A minuta também prevê o pagamento anual à Antaq, no valor de R\$ 840.922,95, corrigido anualmente pelo IPCA, a título de “*verba de fiscalização*”, destinada à cobertura de despesas com a fiscalização da Concessão (itens 1.1.1.79 e 6.3.2),

V

Ante o imenso volume de informações produzidas nos estudos de desestatização e o limitado prazo para análise, a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SeinfraPor), com base nos critérios de materialidade, relevância, oportunidade e risco, definiu o escopo da análise destes autos, abrangendo os temas a seguir:

a) viabilidade técnica, no que concerne a: parâmetros de desempenho; flexibilização das obrigações de investimentos; investimentos fora da área do Porto; e indenização de desequilíbrio à APMT;

b) viabilidade econômico-financeira, no que tange a: estudo de demanda; análise concorrencial; reajuste tarifários; estimativas de receitas; faixa A da curva ABC de custos/despesas operacionais e de investimentos; matriz de riscos; e avaliação econômico-financeira;

c) adequação das minutas jurídicas (edital/contrato), com relação a: conta vinculada; reajuste tarifário; proposta apoiada; e suporte técnico à Antaq para fiscalização dos investimentos; e

d) adequação dos procedimentos de consulta/audiência pública.

Considerando esse escopo, a equipe da SeinfraPor elaborou o minucioso relatório (peça 161), que contou com a concordância do corpo diretivo da unidade.

As impropriedades, os riscos e as fragilidades identificados pela equipe de fiscalização foram apresentados aos gestores. Parte deles foram prontamente saneados pelos gestores. Também houve casos em que unidade instrutiva se convenceu dos argumentos aduzidos pelos gestores em oposição às suas teses.

Os apontamentos remanescentes compõem propostas de determinações e recomendações da equipe de auditoria, dirigidas ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A seguir, minhas considerações sobre a desestatização em tela.

VI.1 - Vigência da concessão

Consignei neste voto que minuta do contrato de concessão contém cláusula que estabelece vigência de 35 anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do Poder Concedente, até o limite de 70 anos, mediante estabelecimento do reequilíbrio econômico-financeiro original do contrato (peça 63, p. 12, item 4).

Deveras improvável que prorrogar a concessão por 35 anos, após o término da já dilatada vigência original, resulte em maiores benefícios à coletividade do que adviriam de nova licitação. Também não acredito que, no leilão, os contendores se disponham a oferecer outorgas substancialmente mais elevadas à vista da mera possibilidade de prorrogações.

Por isso, não surpreende que, por ocasião da audiência pública a respeito do Porto de Itajaí, a Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Economia (Seae/ME) tenha proposto o limite de 5 anos para a prorrogação da concessão, bem assim de restringi-la à hipótese de necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro (pela 100, p. 7-8).

Ocorre que a possibilidade de prorrogações por até 35 anos está amparada pelo art. 19, inciso I, do Decreto 8.033/2013, que regulamenta o art. 19 da Lei 12.815/2013.

Além disso, o interesse público está suficientemente resguardado, na medida que a discricionariedade conferida aos gestores para prorrogar a vigência da concessão subordina-se à consecução do interesse público.

Por essas razões, não erijo óbice à referida cláusula contratual.

VI.2. Modelo porto privado de serviços

Mencionei no segmento IV que a modelagem da desestatização do Porto de Itajaí apresentada ao TCU remete ao modelo “*porto privado de serviços*” ou “*private service port*”, que atribui à concessionária, simultaneamente, as funções de autoridade portuária e de operador portuário⁸.

Além desse modelo, há outros, entre os quais destaco “*public landlord port*”, no qual a autoridade portuária é exercida pelo Poder Público, e “*private landlord port*”, que atribui à concessionária privada as funções de autoridade portuária e de operador portuário, mas lhe veda a exploração direta da operação portuária, e “*Terminal de Uso Privado (TUP)*” ou “*full privatize port*”, no qual as instalações portuárias são construídas e exploradas por entidade privada, fora do porto organizado, mediante autorização do poder público.

Os portos Portonave e Itapoá, em Santa Catarina, são TUPs, enquanto o modelo “*private landlord*” remete à modelagem da desestatização do porto de Vitória/ES (Codesa)⁹.

No caso do Porto de Itajaí, o MInfra apresentou as seguintes justificativas para adoção do modelo “*porto privado de serviços*”: redução de custos; dimensões relativamente pequenas; área única de arrendamento para operações portuárias; e operação praticamente só de contêineres, que se insere em ambiente concorrencial competitivo.

⁸ Vide, a respeito, a publicação “*Port Reform Toolkit*”, do Banco Mundial, disponível em: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>.

⁹ Primeira desestatização portuária conduzida pelo Governo Federal, a privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), foi apreciada por esta Corte em 8/12/2021, no âmbito do TC 029.883/2017-2, por meio do Acórdão 2931/2021-Plenário, que permitiu o prosseguimento da desestatização. O controle acionário da Companhia foi adquirido em 30/3/2022, pelo fundo de investimentos Shelf 119 Multiestratégia, que ofertou outorga de R\$ 106 milhões na sede da bolsa de valores B3.

Causa estranheza atribuir a concessionária privada as funções de autoridade portuária, que incluem as atividades associadas ao Poder de Polícia, indelegável à iniciativa privada (vide ADI 1.717/DF), arroladas no art. 17 da Lei 12.815/2013, entre as quais: fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão (inciso I); pré-qualificar os operadores portuários (inciso III); fiscalizar as obras de construção e conservação das instalações portuárias (inciso V); autorizar a entrada e saída, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto (inciso VIII); suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto (inciso X); e reportar infrações e representar à Antaq (inciso XI), organizar a guarda portuária (inciso XV).

Em que pese meu desconforto com a perspectiva de ente privado exercer poder de polícia e, em especial, controlar o acesso aquaviário a portos concorrentes, a outorga da administração de porto à empresa privada não é situação inédita país. O Porto de Santos foi administrado pela empresa privada Companhia Docas de Santos, entre 1888 e 1980, e, em 1941, o Porto de Imbituba foi concedido à empresa privada Companhia Docas de Imbituba.

Com o término da vigência da concessão à Companhia Docas de Santos, em 1980, o Governo Federal criou a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), empresa de economia mista de capital majoritário da União, mas com alguns acionistas minoritários privados¹⁰, que passou a desempenhar as competências de autoridade portuária¹¹.

Além disso, o art. 21, inciso XII, alínea “f”, da Constituição Federal autoriza concessão de portos marítimos, sem restringi-la a entes públicos; o art. 1º, § 1º, da Lei 12.815/2013 não opõe óbice à concessão conjunta do porto e das instalações portuárias nele localizadas; o art. 17, § 1º, da Lei 12.815/2013 informa que administração do porto organizado e autoridade portuária são conceitos equivalentes; e o art. 20, inciso II, do Decreto 8.033/2013 prevê expressamente a possibilidade de concessão conjunta da administração do porto das instalações portuárias.

Também aplacam minha apreensão as regras rígidas de regulação e a regulação tarifária do tipo tarifa teto (*price cap*), com desconto limitado a 20% do teto, inseridos na minuta contratual pela EPL no intuito de evitar que a futura concessionária abuse do controle que terá do canal de acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes e prejudique os demais portos nele instalados.

Mencionei há pouco a existência do modelo “*landlord*”, que, por segregar as atividades de administração e operação portuárias, faz sentido em portos com múltiplos terminais que competem entre si, como os portos do Espírito Santo e de Santos.

Por sua vez, o modelo “*private service port*” mostra-se adequado a portos como o Porto de São Sebastião/SP, que tem operadora portuária única e área de movimentação de cargas pequena, para que deseconomia de escala seja compensada, ao menos em parte, pela maior agilidade e flexibilidade e pelas sinergias entre as atividades de administração e de operação.

Como o Porto de Itajaí possui área de movimentação de cargas relativamente pequena, conta atualmente com operador portuário único e defronta-se com sérios entraves para ampliação, em razão da localização urbana e do traçado do canal de acesso, a opção pelo modelo “*porto privado de serviços*” não pode ser considerada insensata.

Nessas circunstâncias, a adoção do modelo “*porto privado de serviços*” se insere no campo de discricionariedade do poder concedente.

¹⁰ Em 2018, a Codesp concluiu a compra das ações dos acionistas privados e passou a ser totalmente controlada pelo Governo Federal, com 99,999999541% das ações, e pela Prefeitura de Santos, com 0,000000159% das ações. (<https://www.portodesantos.com.br/santos-port-authority/a-companhia/composicao-acionaria/>)

¹¹ <https://ecossis.com/clientes/codesp-companhia-docas-do-estado-de-sao-paulo/>

VI.3. Habilitação técnica

A minuta do edital (item 4.50.1) estabelece, como condição para habilitação técnica, que o proponente individual ou membro do consórcio, com participação de ao menos 15%, seja operador de terminal portuário de contêineres, constituído há pelo menos 5 anos, e movimente anualmente 250.000 TEUs anuais. Ou seja, somente poderão disputar a concessão operadores portuários que já operem contêineres em quantitativos consideráveis.

Na manifestação peça 91, a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) opõe-se à referida condição de habilitação, sob o argumento de que bastaria a experiência em operação portuária, *“de qualquer tipo de carga que não apenas a containerizada e em qualquer quantidade de movimentação mínima”*, evitando assim restrição indevida de potenciais participantes na licitação, em favor de poucos operadores portuários (peça 93, p. 3).

Não menosprezo a informação de que os dois berços públicos do Porto de Itajaí operavam com cargas gerais antes da enchente de 2008, que destruiu grande parte do cais público, nem a de que os estudos realizados pela EPL tenham se valido de dados posteriores a esse fato. Também não estou desatento à possibilidade de a atual prevalência de movimentação cargas containerizadas decorrer, ao menos em parte, da vocação do grupo empresarial a que pertence a operadora portuária, Maersk, de cujo faturamento 80% provêm do transporte de contêineres. Porém, para evitar solução de continuidade das atividades do Porto, mostra-se pertinente exigir dos licitantes *expertise* em movimentação de contêineres.

A exigência de comprovação de movimentação de 250.000 TEUs anuais não pode ser considerada desarrazoada, já que corresponde a pouco mais de 45% do recorde histórico de carga movimentada no Porto de Itajaí, 545.338 TEUs, atingido em 2020².

Dito isso, compreende-se no âmbito do poder discricionário do Poder Concedente a exigência de comprovação de experiência na movimentação carga de 250.000 TEUs anuais.

VI.4. Verba de fiscalização

Conforme mencionei, os itens 1.1.1.79 e 6.3.2 da minuta do contrato de concessão preveem pagamento anual pela concessionária de R\$ 840.922,95, corrigido anualmente pelo IPCA, a título de *“verba de fiscalização”*, a serem recolhidos à conta única do Tesouro, para remunerar a Antaq pelas atividades de fiscalização da concessão.

Houve, por algum tempo, discussão na doutrina sobre a natureza jurídica das taxas de fiscalização cobradas por Agências Reguladoras Federais. Para alguns, as agências exerciam atividade atinente ao poder de polícia, o que permitia a instituição de cobrança de taxas em razão das fiscalizações exercidas. Outros, entendiam que a atividade regulatória não se confundia com o exercício de poder de polícia, razão pelas quais as *“taxas”* cobradas teriam natureza de preço público e teriam sua cobrança instituída por meio do contrato de concessão.

Marçal Justen Filho, por exemplo, defende que as *“taxas de fiscalização”* cobradas pelas agências reguladoras federais possuem a natureza jurídica de taxa relacionada ao exercício do poder de polícia, *“na medida em que a lei atribui o exercício do poder de polícia (competência regulatória) à agência reguladora, será admissível que outra disposição legal institua uma taxa destinada ao custeio dessa atividade”* (JUSTEN FILHO, Marçal. **O direito das agências reguladoras independentes**. São Paulo: Dialética, 2002, p. 478).

Nessa linha, a *“taxa de regulação”*, criada pelas leis instituidoras das agências reguladoras, seria tributo, sob a espécie taxa, cujo fato gerador é o exercício do poder de polícia, definido no artigo 145, inciso II, da Constituição Federal, e no artigo 78, do Código Tributário Nacional.

Outros autores, como Alexandre Aragão, defendem que a agência não exerce poder de polícia sobre os concessionários, mas sim dever de fiscalização, fulcrado no contrato de concessão, inerente ao Poder Concedente ou titular do monopólio ou do bem (ARAGÃO, Alexandre Santos de. **Agências reguladoras e a evolução do direito administrativo econômico**. Rio de Janeiro: Forense, 2002, p. 332).

O STF, ao julgar a ADI 4039/DF, dirimiu a controvérsia, fixando a tese de que a atividade fiscalizadora das agências reguladoras de serviço público caracteriza exercício de poder de polícia e, por essa razão, sua atividade pode ser custeada mediante instituição de tributo (taxas).

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. DIREITO TRIBUTÁRIO. FISTEL. DISCIPLINA DOS SERVIÇOS DE RÁDIODIFUSÃO. FISCALIZAÇÃO. TAXAS DE POLÍCIA. ATIVIDADE REGULADORA. ANATEL. ALEGAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DO ARTIGO 2º, “E”, E DOS §§ 1º E 2º DO ARTIGO 6º DA LEI Nº 5.070/1966, COM REDAÇÃO DADA PELO ARTIGO 51 DA LEI Nº 9.472/1997. [...] FIEL OBSERVÂNCIA DO TEXTO CONSTITUCIONAL QUANTO AOS REQUISITOS PARA A INSTITUIÇÃO DE TAXAS. AUSÊNCIA DE INCONSTITUCIONALIDADE. IMPROCEDÊNCIA DO PEDIDO.

(...)

4. Radiodifusão abrangida pelo serviço de telecomunicações, nos termos das concepções legal (art. 60 da Lei nº 9.472/1997) e jurisprudencial (Tema 1.013 da Repercussão Geral – RE 1070522, Relator: Min. Luiz Fux, DJe 26.05.2021). Não cabe à ANATEL a outorga dos serviços de radiodifusão. Incumbe-lhe realizar a fiscalização dos aspectos técnicos das estações dos serviços de radiodifusão.

5. Regularidade da instituição das Taxas de Fiscalização de Instalação e de Fiscalização de Funcionamento (§§ 1º e 2º do art. 6º da Lei nº 5.070/66) devidas pelas concessionárias, permissionárias e autorizadas de serviços de telecomunicações e de uso de radiofrequência.

6. Aplicação, pela ANATEL, do montante do FISTEL nas atividades prescritas legalmente, como as referentes à fiscalização dos serviços de radiodifusão (art. 211 da Lei nº 9.472/1997). Taxas estabelecidas em função do exercício regular do poder de polícia que lhe foi conferido. Ausência de vício de constitucionalidade por afronta ao art. 145, II, da Carta Magna.

(...)

8. Ação direta conhecida e pedido julgado improcedente. (Plenário Virtual, Relatora Ministra Rosa Weber. DJE nº 127, divulgado em 29/06/2022).”

A decisão unânime do STF está em consonância com as disposições do Código Tributário Nacional, que também qualifica essa atividade como exercício de poder de polícia:

“Art. 78. Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. Parágrafo único. Considera-se regular o exercício do poder de polícia quando desempenhado pelo órgão competente nos limites da lei aplicável, com observância do processo legal e, tratando-se de atividade que a lei tenha como discricionária, sem abuso ou desvio de poder.”

Em se tratando de contraprestação em razão do exercício de poder de polícia, há necessidade de lei específica para possibilitar sua arrecadação, pois somente a lei pode tratar de tributo e de seus elementos constitutivos: definição de fato tributável, base de cálculo, alíquota, sujeito passivo e ativo etc.

Não por outra razão existem leis específicas instituindo diversas taxas destinadas a custear a atuação fiscalizadora das agências reguladoras: da Aneel, taxa de fiscalização de serviços de energia elétrica (Lei 9.427/1996); da Anatel, taxa de fiscalização de instalação e taxa de fiscalização de funcionamento (Lei 5.070/1966); da Anvisa, taxa de fiscalização de vigilância sanitária (Lei 9.782/99);

da Anac, taxa de fiscalização da aviação civil (Lei 11.182/2005); e da ANS: taxa de fiscalização de saúde suplementar (Lei 9.961/2000).

A Antaq, porém, é das poucas agências reguladoras para as quais não foi editada lei instituindo as bases de cobrança de taxa de fiscalização, juntamente com ANA e ANP.

A Lei 10.233/2001, que criou a Antaq, estabeleceu, em seu art. 77, as seguintes possíveis fontes de receita:

- I - dotações que forem consignadas no Orçamento Geral da União, créditos especiais, transferências e repasses;
- II - **recursos provenientes dos instrumentos de outorga** e arrendamento administrados pela respectiva Agência;
- III - produtos das arrecadações de **taxas de fiscalização** da prestação de serviços e de exploração de infraestrutura atribuídas a cada Agência;
- IV - recursos provenientes de acordos, convênios e contratos, inclusive os referentes à prestação de serviços técnicos e fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações;
- V - produto da cobrança de emolumentos e multas; e
- VI - outras receitas.

Em que pese a previsão genérica para a arrecadação de taxas (inciso III), a sua cobrança, bem como as dos demais tributos, depende de sua instituição por lei formal, não se confundindo com a possibilidade de arrecadar recursos provenientes dos instrumentos de outorga (concessões e arrendamentos), que possuem natureza meramente contratual.

Daí porque, a previsão, em contrato, de pagamento de valores mensais ou anuais, a título de contrapartida pela ação fiscalizatória da Antaq é absolutamente desprovida de respaldo legal, não podendo ser admitida por este Tribunal.

Por isso, determino ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que, antes da publicação do edital do leilão de concessão dos serviços públicos de administração do Porto Organizado de Itajaí, revise a modelagem da concessão para excluir a previsão de cobrança de “*verba de fiscalização*”, a título de contrapartida pelas atividades de fiscalização exercidas pela Antaq.

VI.5. Repercussões da modelagem sobre o ambiente concorrencial

O grupo Maersk opera há mais de 20 anos no Porto de Itajaí, via APM Terminals. O grupo MSC é dono do TUP Portonave, situado na margem oposta do rio Itajaí. Por isso, natural que a concessão do Porto de Itajaí desperte o interesse desses dois importantes grupos armadores, responsáveis por cerca de 79% da movimentação de contêineres no Brasil.

Além de suas operações nos dois portos catarinenses, os dois grupos são acionistas do BTP Santos, terminal que possui entre 40 e 50% participação na movimentação de contêineres no Porto de Santos.

As duas empresas compõem atualmente uma das três alianças mundiais de armadores (*Vessel Sharing Agreement – VSA*)¹², formadas a partir de 2015, com o intuito de ampliar frequência e cobertura geográfica, utilizar menos navios e reduzir custos:

- 2M Alliance: Maersk, MSC e Zim;

¹² Em 25/1/2023, diversos veículos de imprensa noticiaram que Maersk e MSC comunicaram a rescisão do contrato de colaboração da 2M Alliance, com efeitos a partir de 1º/1/2025. Não há informação a respeito de como as duas empresas se relacionarão após o fim da aliança.

- Ocean Alliance: CMA CGM, Cosco, OOCL e Evergreen; e
- THE Alliance: ONE, Hapag-Lloyd, Yang Ming e HMM (Hyundai Merchant Marine).

Com a adoção do modelo “*porto privado de serviços*”, não haverá competição intraportuária para a movimentação de contêineres no Porto de Itajaí, o que não causa maiores preocupações, haja vista que atualmente já não existe competição intraportuária.

Ocorre que, a depender de quem se sagrar vencedor da licitação, há risco de diminuição da competição interportuária, em decorrência do aprofundamento da concentração que já existe na movimentação de contêineres, no mercado relevante geográfico (MR)¹³ em que se insere o Porto de Itajaí, que compreende os terminais privados Portonave, em Navegantes/SC, e Itapoá, no Complexo Portuário de São Francisco do Sul/SC.

O edital da licitação da concessão do Porto de Itajaí não contém medidas destinadas a mitigar concentração do serviço de movimentação de contêineres, a exemplo da proibição da participação dos grupos Maersk e MSC, na primeira rodada do leilão, sugerida pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Economia (Seae/ME – peça 100, p. 11) e pela ABTP (peça 91, p. 6). Limita-se a proibir a participação de consórcios formados por grupos econômicos verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no MR, que são os grupos Maersk e MSC.

A EPL justifica a ausência de óbice à participação dos grupos Maersk e MSC, sob o argumento de que não cabe restringir a liberdade de participação de agentes econômicos sem que haja evidências robustas e tecnicamente embasadas de riscos para o ambiente concorrencial pós-outorga.

Alega que o fato de o parecer do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), no qual se baseou seu estudo concorrencial, ter sido elaborado em 2017 não macula a conclusão de possibilidade de manutenção da concentração do MR, na medida em que o Conselho anuiu à união do segundo maior *player* do mercado, Maersk, com o terceiro, Hamburg-Sud, em operação que resultou no duopólio do mercado de transporte marítimo regular de contêineres no MR, formado por Maersk (Portos de Itajaí e Itapoá) e MSC (Portonave), em conformação que persiste até o momento¹⁴.

Aduz que, apesar do duopólio, há rivalidade efetiva entre os três portos do MR, não havendo motivo para estabelecer critérios de vedação à participação de agentes individuais na licitação (peça 101, p. 2 e 4).

Acrescenta que, como 100% dos operadores portuários do MR já são verticalizados a armadores, não faz sentido preocupar-se com integração vertical entre terminais portuários e armadores de contêineres.

A seu ver, o único risco sobre ao ambiente concorrencial corresponde à hipótese de Maersk e MSC reunirem-se no mesmo consórcio, para participarem do leilão para concessão do Porto de Itajaí, arrefecendo o aspecto competitivo da licitação. Por esse motivo, procurou impedir a participação de consórcios formados por grupos econômicos verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no MR de terminais portuários de contêineres, composto pelos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul, que são os grupos Maersk e MSC.

¹³ Mercado relevante é a menor área geográfica em que o monopolista pode impor aumento de preços pequeno, mas significativo e não transitório, sem que os consumidores migrem para outro produto ou região (vide <https://cdn.cade.gov.br/Portal/perguntas-frequentes>).

¹⁴ Em 22 de setembro de 2017, o Cade aprovou a aquisição da Hamburg-Sud pelo grupo Maersk, no âmbito do Ato de Concentração 08700.002350/2017-81.

A propósito, o Cade permitiu a união entre a APM Terminals Itajaí e o TUP Itapoá por entender que esses dois portos, que passariam a ser controlados pelo grupo Maersk, rivalizavam com o TUP Portonave, controlado pelo grupo MSC, o que impediria o exercício de poder de mercado pela primeira.

Ocorre que a eventual união entre o Porto de Itajaí e o TUP Portonave resultará em aprofundamento significativamente maior do serviço de movimentação de contêineres, no MR, do que a vislumbrada pelo Cade em 2017.

Não bastasse isso, em 2017, os grupos Maersk e MSC formaram a aliança mundial de armadores 2M Alliance e vêm sendo acusados pela Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), de priorizarem os terminais portuários por elas controlados, em detrimento de portos mais próximos da origem e destino da carga transportada, obrigando os terminais independentes a aceitarem condições desfavoráveis (Inquérito Administrativo 08700.003945/2020-50).

A aliança entre Maersk e MSC somente foi examinada pelo Cade em 2020, por meio do Ato de Concentração 08700.002724/2020-64¹⁵, ocasião em que a autarquia, conquanto tenha concluído que a situação não requeria sua intervenção direta, fez menção à *“forte interface vertical existente entre os problemas concorrenciais observados no transporte marítimo de mercadorias em contêineres e os problemas no próprio funcionamento do mercado de serviços portuários”*.

Em junho de 2022, com o objetivo de fornecer subsídios à Antaq, o Cade elaborou a Nota Técnica 10/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE¹⁶, contendo análise concorrencial do leilão de outorga da área STS-10 (Cais de Saboó), no Porto de Santos, na qual reconhece o risco de que, sagrando-se vencedora a BTP Santos, essa operadora direcione ao seu terminal as cargas dos grupos Maersk e MSC, que são seus acionistas, em detrimento dos terminais independentes, aprofundando a concentração de mercado.

Na referida nota técnica, o Cade registra que *“tem acompanhado de forma atenta as discussões internacionais sobre os efeitos concorrenciais no mercado portuário devido à evolução do mercado de transporte de contêineres ao longo dos anos e o compartilhamento de contratos operacionais entre os diversos armadores (VSAs e SCAs, que podem fazer com que as cargas dos partícipes dos contratos tendam a ser direcionadas para o terminal do armador verticalizado)”*¹⁷ (grifei).

Segundo o Cade, mantidas as condições concorrenciais atuais, com alta concentração de mercado e atuação em alianças de armadores, que direcionam a carga dos partícipes para o terminal do armador verticalizado, empreendedores poderão não ver lógica econômica em realizar vultosos investimentos em terminais portuários sabendo, de antemão, que podem não ter clientes.

¹⁵ https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?DZ2uWeaYicbuRZEFhBt-n3BfPLlu9u7akQA8mpB9yPeIrLf85Lz213LOzz9FOBFGKKGwdzNHIUgxGJVSxRZ7TpDZqjwhCCMSDbOVCzySwEjBm1iv5bZW0x9cNWSNhnny

¹⁶ https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?HJ7F4wnIPj2Y8B7Bj80h1lskjh7ohC8yMfhLoDBLddbtSElrg_jFEUpyESH7N5J5pT50JG7e5nwlomxBrdByAhiBz622W1mlNZfKbx0XYdcC6hI0LHR_Pzq7C1MtuKM

¹⁷ *Vessel Sharing Agreement (VSA)*: contrato de compartilhamento de frotas de navios, celebrado no âmbito do transporte marítimo regular de contêineres de longo curso, compondo as alianças já referidas neste voto, que prevê que as empresas participantes contribuam com navios próprios para operar determinada rota e, em troca, recebam parte dos slots de cada navio da aliança que opera na rota, com o intuito de ampliar frequência e cobertura geográfica, utilizar menos navios e reduzir custos. *Slot Charter Agreement (SCA)*: contrato, celebrado no âmbito do mesmo mercado, de aluguel de espaços ociosos em navio de concorrente, em determinada rota. Entre os dois contratos, o primeiro (VSA) é o que vem suscitando maiores preocupações concorrenciais, pelo receio de adoção coordenada de práticas anticoncorrenciais.

Apesar disso, tendo em vista o que dispõe o art. 88 § 5º e 6º, incisos I e II, da Lei 12.529/2011, o Cade considera que é possível se abster de impedir a participação de quaisquer *players* no leilão de outorga do STS-10, desde que: (a) a concentração de mercado observe os limites estritamente necessários a (a.1) aumentar a produtividade ou a competitividade e/ou (a.2) melhorar a qualidade de bens ou serviços e/ou (a.3) propiciar eficiência e desenvolvimento tecnológico ou econômico; e (b) seja repassada aos consumidores parte relevante dos benefícios decorrentes da concentração.

Conclui que, caso a autoridade competente opte por não limitar a participação de *players* no leilão STS-10, devem ser previstos no edital e nos contratos mecanismos rigorosos de controle que reforcem a repressão a condutas.

Assim, possível que a EPL não tenha conhecimento de evidências robustas e tecnicamente embasadas de risco para o ambiente concorrencial pós-outorga do Porto de Itajaí, com aptidão para justificar a restrição à liberdade de participação de agentes econômicos, justamente porque reputou suficiente as análises contidas no Parecer 26/2017/CGAA3/SGA1/SG/CADE, elaborado em contexto competitivo distinto do que ora se apresenta.

É preciso ter em mente que os efeitos do aprofundamento da concentração de mercado podem ser penosos aos usuários do porto e durar mais de três décadas, bem assim que o leilão para a concessão do Porto de Itajaí constitui oportunidade ímpar para mitigá-lo.

Nessas circunstâncias, considero insuficientes as recomendações propostas pela SeinfraPor, no sentido de: incluir cláusulas com ferramentas efetivas de identificação e combate a condutas anticompetitivas e ao abuso de poder econômico; e instituir mecanismos de incentivos a entrada de novas empresas no mercado.

Também não é o caso de determinar que MInfra e Antaq vedem, desde logo, que empresas sob controle societário dos grupos Maersk e MSC participem do leilão para a concessão do Porto de Itajaí, ainda que a limitação esteja circunscrita à etapa inicial do certame, à semelhança do que propôs o Exmo. Ministro Bruno Dantas no TC 035.732/2020-2, com relação à Desestatização do Porto de Santos.¹⁸

O impedimento à participação desses proeminentes grupos econômicos há de ser medida excepcional, porquanto mitiga a disputa pela concessão, com possíveis efeitos adversos sobre o valor de outorga. E dada a expertise, conexões e capacidade financeira dos dois grupos armadores, a restrição também poderia, em tese, prejudicar a eficiência e competitividade do empreendimento portuário. Isso somente se justificaria na hipótese de risco comprovado ao ambiente concorrencial pós-outorga, cujo exame constitui *métier* do Cade.

A propósito, em junho de 2019, o Cade e a Antaq celebraram acordo de cooperação técnica (ACT 07/2019, SEI 0589347, Processo 08700.001852/2018-76), com o objetivo de aperfeiçoar ações voltadas à defesa, fomento e disseminação da concorrência no âmbito dos serviços de transportes aquaviários. Foi com base nesse acordo que o Cade elaborou a Nota Técnica 10/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE, a despeito do leilão da área STS-10 (Cais de Saboó), no Porto de Santos, já referida neste segmento.

¹⁸ “9.5. recomendar ao Ministério da Infraestrutura e à Antaq, com fundamento no art. 250, inciso III, do Regimento Interno/TCU, que a regulação objeto da determinação do subitem 9.3 deste acórdão seja consubstanciada na vedação de que empresas que estejam sob controle societário daquelas identificadas na Nota Técnica 10/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE venham a participar do certame ou, de outro modo, a explorar a referida área, exceto se a licitação restar fracassada;”.

Assim, considerando que a legislação se opõe veementemente à supressão da concorrência no setor portuário, a teor do que dispõe o art. 173, § 4º, da Constituição Federal de 1988, combinado com os arts. 3º, inciso V, da Lei 12.815/2013, e 27, inciso XXX, da Lei 10.233/2001, bem assim que se insere entre as competências do Cade a de orientar órgãos e entidades da Administração quanto às medidas necessárias ao cumprimento da Lei Brasileira de Defesa da Concorrência (art. 9º, inciso X, da Lei 12.529/2011), determino ao MInfra e à Antaq que, antes de publicar o edital do leilão de concessão dos serviços públicos do Porto de Itajaí, refaça o estudo concorrencial apresentado ao TCU (peça 101), pautando-se em análises técnicas atualizadas.

Em complemento, recomendo que condicionem a participação no certame de grupos econômicos verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no mercado relevante de terminais portuários de contêineres, ainda que somente em etapa preliminar do certame, à análise e manifestação favorável do Cade, preferencialmente levando em conta as metodologias propostas pelo Guia de Análise de Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários (Guia AIC-TP).

Por fim, determino que seja dada ciência da recomendação e da determinação acima ao Cade.

VI.6 – Conta Vinculada

As minutas do edital e do contrato de concessão preveem depósito em conta vinculada de: R\$ 327,6 milhões; montante correspondente a 9 vezes o valor de outorga; contribuição fixa anual (6º ao 30º ano), totalizando R\$ 21,3 milhões; e contribuição variável, no valor de R\$ 53,35/TEU (peça 61, p. 38, e peça 63, p. 13).

A conta será movimentada pelo banco depositário, sob ordem do Poder Concedente, de acordo com as regras e limites estabelecidos no contrato, para as finalidades de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de riscos expressamente alocados ao Poder Concedente e eventual indenização ao final da vigência contratual¹⁹.

A título de exemplo dos diversos “riscos” alocados ao Poder Concedente pela minuta contratual (subitem do item 19.2), que poderão ser custeados com recursos da conta vinculada, cito: custos de obras novas; modificação nos parâmetros da concessão; determinação de incorporação de tecnologias prescindíveis ao alcance dos indicadores de desempenho; superveniência de isenções e benefícios tarifários; riscos arqueológico e geológico não seguráveis; extrapolação das despesas previstas com a remoção do casco do navio Pallas; extrapolação das despesas previstas de desapropriações e desocupações; modificações das metas de nível de serviço; extrapolação das despesas previstas de readaptação do Molhe Norte; extrapolação do limite previsto de assoreamento.

Por ocasião do encerramento do contrato de concessão, caso reste saldo na conta vinculada após eventual pagamento de indenização, o recurso será considerado bem reversível e reverterá ao Poder Concedente.

O documento não fixa limite de saldo para a conta vinculada e declara que os recursos nela depositados não integram o patrimônio do poder concedente, da Antaq nem de nenhum outro órgão ou entidade público.

¹⁹ “11.4. Os recursos depositados na Conta Vinculada poderão ser utilizados exclusivamente para a finalidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de riscos expressamente alocados ao Poder Concedente.

(...)

11.5. Extinta a Concessão, caso a Concessionária faça jus à indenização, nos termos da Cláusula 32, o Poder Concedente utilizará eventual saldo existente na Conta Vinculada para fazer frente a tal pagamento.”

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, o propósito da conta vinculada é reservar recursos, com disponibilidade imediata, conferindo liquidez aos reequilíbrios econômico-financeiros decorrentes da superveniência de despesas cujos riscos sejam alocados ao poder concedente.

Considera a pasta que a conta vinculada, além de resguardar a concessionária, promove modicidade tarifária, na medida em que evita a elevação do teto tarifário para custear reequilíbrios econômico-financeiros.

Alega que deliberações do TCU avalizaram a utilização do instituto em concessões, a exemplo dos Acórdãos 4.036/2020 e 1.766/2021, ambos do Plenário.

Relata que conta vinculada foi incluída no projeto de desestatização para garantir que parte dos recursos gerados pela concessão pudessem ser reinvestidos no Porto Organizado.

Defende que os valores depositados na conta vinculada não são públicos, e sim “*recursos do projeto de desestatização, oriundos de aportes da concessionária ou decorrentes da geração de fluxos de caixa da concessão*”. A seu ver, somente os valores arrecadados aos cofres públicos ao final da concessão é que possuirão a classificação de receita pública.

Segundo o MInfra, é necessário que os recursos da conta vinculada sejam caracterizados privados, para o cumprimento das finalidades do mecanismo. Caso contrário, será preciso observar a legislação específica e atender ao rito específico do orçamento e das finanças públicas, para planejar, orçar e executar receitas e despesas públicas.

A Antaq posiciona-se no sentido de não haver impedimento em incluir a expressão “*recursos públicos*” nos documentos jurídicos da desestatização, desde que mantida no contrato a declaração de que os recursos depositados na conta vinculada não integram o patrimônio do Poder Concedente, da Antaq nem de nenhum outro órgão ou entidade público.

Após exame das manifestações da Antaq e do MInfra, a equipe de auditoria da SeinfraPor propõe que o TCU determine: ao MInfra e à Antaq, que explicitem que os valores que compõem a conta vinculada são recursos públicos da outorga da União e que retirem afirmação de que não integram o patrimônio do Poder Concedente; e à Antaq, que apresente plano de ação para regulamentar a natureza, finalidades, requisitos, critérios e limites de utilização da conta vinculada.

Oportuno registrar que a utilização de contas vinculadas representa inovação na modelagem jurídica e econômico-financeira do setor portuário. As desestatizações dos Portos de São Sebastião, Itajaí e Santos são as primeiras a prever o mecanismo.

A chamada “*conta vinculada*” nada mais é que mecanismo de prevenção de possíveis inadimplências, congênere da *escrow account*, que é usualmente definida como espécie de conta de garantia, formada pelo depósito de uma ou ambas as partes contratantes, com o objetivo de assegurar o cumprimento das obrigações acordadas, em negociações que envolvem riscos consideráveis, cuja conclusão dependa de avaliação acurada do empreendimento e suas contingências.

Assim como a conta vinculada, a *escrow account* é gerida por terceira parte, usualmente instituição financeira, que atua como agente de custódia e providencia o pagamento do valor depositado a quem de direito, à vista do adimplemento das condições contratuais.

No setor público a conta vinculada vem sendo amplamente utilizada no âmbito das contratações de serviços terceirizados, por meio do qual o prestador contratado é obrigado, ao longo da execução contratual, a depositar em conta de movimentação restrita valores destinados a servir de provisão para o pagamento de férias, adicional de férias, 13º (décimo terceiro) salário e verbas rescisórias (multas do FGTS) dos trabalhadores vinculados à execução do contrato.

Assegura-se, assim, a existência de recursos para fazer frente a eventuais obrigações

trabalhistas, impedindo que a Administração venha a arcar com esse ônus em decorrência do inadimplemento da contratada.

A importação desse mecanismo para os contratos de concessão é deveras auspiciosa, podendo servir para evitar, por exemplo, a inadimplência do concessionário na realização de suas obrigações, sejam elas acessórias ou principais. Em havendo obrigação de depositar parte das receitas da concessionária em conta de movimentação restrita, o poder concedente poderia assegurar a existência de recursos para custear determinadas obrigações assumidas pelo concessionário.

Não é esse, porém, o caso destes autos, pois a chamada “*conta vinculada*” não está sendo empregada para assegurar o cumprimento das obrigações do concessionário. Ao contrário, por meio dela, o Poder Concedente procura reservar recursos para promover indenizações e reequilíbrios econômico-financeiros do contrato de concessão, na hipótese de a materialização de riscos alocados ao Poder Concedente tornar excessivamente onerosa a execução contratual, sem que seja preciso reajustar tarifas, rever os parâmetros da concessão nem obter autorização orçamentária.

Ocorre que valores pagos por entes privados como contrapartida à fruição de patrimônio público²⁰, quando destinados a servirem de fonte de recursos para a realização de dispêndios orçamentários, como é o caso das indenizações e reequilíbrios econômico-financeiros, possuem natureza de receita pública e orçamentária e devem ser levados ao corpo do orçamento público na forma de estimativa/previsão de receitas orçamentárias, em cumprimento ao que dispõe o art. 165, § 8º, da Constituição Federal²¹ e às determinações contidas nos arts. 3º e 6º da Lei 4.320/1964²², no sentido de que **todas** as receitas constem da lei orçamentária.

Por possuírem natureza pública, essas receitas têm que ser, necessariamente, depositadas no Caixa Único do Tesouro, em obediência ao princípio da unidade de tesouraria, consagrado no art. 56 da Lei 4.320/1964, que estabelece que **todas** as receitas devem ser recolhidas à conta única, **vedada a fragmentação em caixas especiais**.

Do mesmo modo, as despesas decorrentes de indenizações e reequilíbrios econômico-financeiros, custeadas pelas receitas obtidas em razão da fruição do patrimônio público por particulares devem ser autorizadas por intermédio de dotações inseridas na Lei Orçamentária Anual ou créditos adicionais, em observância ao disposto no art. 167 da CRFB, incisos I, II, V e VII²³, e nos arts. 4º e 6º da Lei 4.320/1964²⁴.

²⁰ “Código 1.3.0.0.00.0.0 – Receita Corrente – Patrimonial

São receitas provenientes da fruição do patrimônio de ente público, como por exemplo, bens mobiliários e imobiliários ou, ainda, bens intangíveis e participações societárias. São classificadas no orçamento como receitas correntes e de natureza patrimonial.

Quanto à procedência, trata-se de receitas originárias. Podemos citar como espécie de receita patrimonial as concessões e permissões, cessão de direitos, dentre outras.”

(vide <https://www1.siop.planejamento.gov.br/mto/lib/exe/fetch.php/mto2022:mto2022-atual.pdf>, p. 20).

²¹ Constituição Federal

Art. 165 (...)

“§ 8º A lei orçamentária anual não conterá dispositivo estranho à previsão da receita e à fixação da despesa, não se incluindo na proibição a autorização para abertura de créditos suplementares e contratação de operações de crédito, ainda que por antecipação de receita, nos termos da lei.”

²² Lei 4.320/1964

“Art. 3º A Lei de Orçamentos compreenderá todas as receitas, inclusive as de operações de crédito autorizadas em lei.”

“Art. 6º Todas as receitas e despesas constarão da Lei de Orçamento pelos seus totais, vedadas quaisquer deduções.”

²³ Constituição Federal

“Art. 167. São vedados:

I - o início de programas ou projetos não incluídos na lei orçamentária anual;

II - a realização de despesas ou a assunção de obrigações diretas que excedam os créditos orçamentários ou adicionais;

(...)

Ao afirmar que apenas o saldo final da conta vinculada, uma vez satisfeitas as condições previstas no contrato, será considerado bem reversível e “arrecadados aos cofres públicos”, possui natureza pública (peça 130, p. 4), o MInfra embaralha dois diferentes estágios da receita pública: arrecadação e recolhimento.

A Lei 4.320/1964, que estatui normas gerais de Direito Financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços públicos, estabelece para o Orçamento Público brasileiro o regime contábil que se convencionou chamar de “*regime de caixa modificado*”, no qual as receitas são reconhecidas a partir do momento em que são arrecadadas (**momento em que o particular quita obrigações com o Estado**) e as despesas logo que são empenhadas (momento em que o Estado assume compromisso de realização de pagamento)²⁵.

Antes mesmo de ser depositado no Caixa Único, o pagamento feito pela concessionária para quitação de suas obrigações contratuais perfaz o estágio da arrecadação, o que é suficiente para que, nos termos dos arts. 35, inciso I, e 57 da Lei 4.320/1964²⁶, sejam reconhecidos e registrados como receitas orçamentárias, em suas respectivas rubricas. O estágio que corresponde ao depósito dos recursos arrecadados na Conta Única do Tesouro é outro, o recolhimento.

Ao reservar recursos de natureza orçamentária para os fins prediletos do MInfra, sob o pretexto de que não são públicos, o Ministério exclui, da LOA ou de créditos adicionais, a estimativa de receitas decorrentes da fruição do patrimônio público por ente privado, assim como a autorização da despesa por elas custeada, em flagrante violação ao princípio do orçamento bruto, positivado pelo art. 6º da Lei 4.320/1964.

Obviamente, previsão contratual de vinculação de determinada receita pública a gastos da preferência de determinado órgão e/ou dirigente não se sobrepõe à obrigatoriedade de observância do regramento jurídico aplicável às receitas e despesas públicas, que incluem a necessidade de autorização orçamentária, o princípio da unidade de caixa, a contabilização no teto de gastos etc., sob pena de instituição de orçamentos paralelos, em prejuízo ao controle e à responsabilidade na gestão fiscal (art. 1º da LRF).

Não sou avesso à ideia de que recursos gerados pela desestatização do Porto de Itajaí revertam em favor do próprio setor portuário, nem de que sejam destinados ao cumprimento das obrigações contratuais e legais contraídas pelo Poder Concedente ao desempenhar seu mister constitucional de explorar portos (art. 21, inciso XII, alínea “f”). Porém, decidir onde, quando e como recursos de natureza orçamentária serão utilizados não compete a mim, ao MInfra nem à Antaq.

Favorecimento a setores ou finalidades específicos não raro resulta em insuficiência de recursos para outros interesses públicos igualmente relevantes. Por isso, foi imposta a unicidade do caixa da União e é conferida competência de decidir em que gastar ao Congresso Nacional e ao

V - a abertura de crédito suplementar ou especial sem prévia autorização legislativa e sem indicação dos recursos correspondentes;

VII - a concessão ou utilização de créditos ilimitados;”

²⁴ Lei 4.320/1964

“Art. 4º A Lei de Orçamento compreenderá todas as despesas próprias dos órgãos do Governo e da administração centralizada, ou que, por intermédio deles se devam realizar, observado o disposto no artigo 2º.”

²⁵ “Art. 35. Pertencem ao exercício financeiro:

I - as receitas nele arrecadadas;

II - as despesas nele legalmente empenhadas.”

²⁶ “Art. 57. Ressalvado o disposto no parágrafo único do artigo 3º desta lei serão classificadas como receita orçamentária, sob as rubricas próprias, todas as receitas arrecadadas, inclusive as provenientes de operações de crédito, ainda que não previstas no Orçamento.”

Presidente da República, em integração de vontades consubstanciada na aprovação da Lei Orçamentária Anual.

Em outros termos, por mais justificado que sejam as pretensões de destinar ao próprio Porto Organizado parte das receitas obtidas com a desestatização e de assegurar recursos para cumprimento de obrigações contratuais do Poder Concedente, a modelagem da desestatização não é instrumento legítimo para esses desideratos. Para a vinculação de receitas especificadas a determinados objetivos ou serviços, os arts. 167, inciso IX, da Constituição Federal e 71 da Lei 4.320/1964 preveem a possibilidade de instituição de fundo especial²⁷.

A criação de fundo especial, obviamente, requer autorização legislativa e o dispêndio das receitas a ele vinculadas deve ser feito através de dotação consignada na Lei de Orçamento ou em créditos adicionais, a teor do que dispõe o art. 72 da Lei 4.320/1964.

Digno de nota que o dispêndio dos recursos do fundo especial está sujeito à fiscalização do Tribunal, nos termos do art. 74 da Lei 4.320/1964; do art. 1º, incisos I e II, da Lei 8.443/1992; e do art. 70 e 71, inciso II, da Constituição Federal. Anuísse esta Corte à atual modelagem da desestatização do Porto de Itajaí, os investimentos portuários custeados por meio de reequilíbrio econômico-financeiro estariam fora do alcance do controle externo do TCU, sob a inválida alegação de se tratarem recursos privados.

Como resultado do raciocínio desenvolvido neste segmento, assevero, à guisa de conclusão, que os valores pagos pela concessionária, destinados a servirem de fonte de recursos para a realização de dispêndios orçamentários, possuem, sim, natureza pública, não podem ser depositados em conta aberta e mantida pela Concessionária, tampouco utilizados ao arrepio do processo legislativo-orçamentário.

Pelo exposto, determino Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que, antes da publicação do edital do leilão de concessão dos serviços públicos do Porto Organizado de Itajaí, revise a modelagem da concessão para excluir o mecanismo de reserva de recursos para indenizações e reequilíbrios econômico-financeiros denominado “conta vinculada”.

VI.7 - Investimentos a montante, em área alheia à poligonal do porto organizado

Após a fase de audiência pública, foi incluída obrigação ao Concessionário de realizar dragagem de aprofundamento do canal a montante, para 9 metros, entre os TUPs Braskarne e Terporti, com custo estimado de aproximadamente R\$ 46 milhões, como investimento mínimo obrigatório do contrato.

Ou seja, parte do excedente econômico gerado pelo empreendimento, que poderia compor o valor de outorga, ser recolhida ao Caixa Único e utilizada para financiar despesas orçamentárias, será aplicada em trecho do canal subsequente à poligonal do Porto Organizado de Itajaí, alheio, portanto, ao objeto da concessão e em benefício direto de cinco terminais privados (Braskarne, Barra do Rio, Trocadeiro, Poly Terminais e Teporti), cuja diminuta movimentação de cargas apresenta irrisória repercussão social e econômica.

O MInfra argumentou que obra estaria em linha à diretriz estabelecida no art. 3º da Lei 12.815/2013, que estabelece que a exploração dos portos organizados e instalações portuárias deve buscar a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias.

²⁷ De acordo com o art. 165, § 9º, II, da Carta Magna de 1988, cabe à lei complementar estabelecer condições para a instituição e funcionamento de fundos. Como a referida lei complementar ainda não foi editada, a Lei 4.320/1964 foi recepcionada como lei complementar.

Argumentou também que o contrato de concessão em tela foi delineado para permitir verticalização das atividades e dedicação majoritária para contêineres, de forma que a adequação do canal de acesso à montante seria importante para permitir a atuação dos TUPs de forma complementar na movimentação de outros tipos de carga, evitando que haja descontinuidade de cadeias produtivas da região.

Ponderou, ainda, que o valor do serviço apresenta baixa materialidade em relação ao total estimado para o *Capex*.

Os argumentos do MInfra não são aptos a justificar a atribuição do ônus de execução dos serviços de dragagem à concessionária, em vez de aos próprios TUPs beneficiados, que são responsáveis pelo acesso aos seus terminais, haja vista que o art. 27, inciso II, alínea “a”, do Decreto 8.033/2013 estabelece que a poligonal de cada terminal privado compreende canal de acesso próprio.

Além disso, como a manutenção do canal a montante não está incluída entre as obrigações do concessionário e os portos privados a montante apresentam diminuta movimentação, ante o severo assoreamento do rio Itajaí-Açu, razoável vaticinar o desperdício dos recursos utilizados na dragagem.

Expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura, em área alheia à operação portuária à cargo da concessionária, assim como a diversificação da movimentação de carga no polo portuário, correspondem a políticas públicas cuja implementação cabe ao Estado, e não à concessionária.

Atribuir contratualmente à concessionária a obrigação de executar política pública representa tentativa de assegurar receitas a ações da preferência de órgãos e/ou dirigente, o que, obviamente, não se sobrepõe à obrigatoriedade de observância do regramento jurídico aplicável às receitas e despesas públicas, que incluem a necessidade de autorização orçamentária, o princípio da unidade de caixa, a contabilização no teto de gastos etc., sob pena de instituição de orçamentos paralelos, em prejuízo ao controle e à responsabilidade na gestão fiscal (art. 1º da LRF).

Aliás, a atribuição a licitantes da responsabilidade por despesas não relacionadas ao objeto licitado, sem utilidade para a licitação, caracteriza **desvio de poder**, pois a Administração estaria a se valer da competência para promover delegação de serviço público para obrigar um particular a assumir despesas que nenhuma pertinência possuem com a concessão.

Argumentava que resultaria em “*transferência para os usuários de custos não relacionados diretamente com a oferta do serviço*”, e que tais exigências poderiam caracterizar restrição indevida à participação na licitação, pois “*existindo valores relevantes, isso poderia desestimular potenciais interessados em participar da licitação*”.

Muito embora, naquela oportunidade, o autor estivesse tratando do ressarcimento de despesas incorridas pelo poder concedente, a análise efetuada é inteiramente aplicável à situação concreta em exame, restando evidente que a exigência de obrigações não ligadas à concessão em si merece o mesmo juízo: desvio de poder e restrição indireta à participação de interessados.

Por essas razões, determino ao MInfra e à Antaq que, antes da assinatura do Contrato de Concessão, retire das obrigações mínimas de investimentos a dragagem de aprofundamento para 9 metros (DHN) do canal a montante do Porto Organizado de Itajaí, fora da área da concessão, no trecho compreendido entre os terminais Brskarne e Teporti.

VI.8 – Aprovação tácita de novos investimentos

Entre os riscos alocados ao Poder Concedente pela minuta de contrato apresentada ao TCU, inclui-se “*Custos relativos a obras novas requeridas, aprovadas ou que não tiveram óbice pelo Poder Concedente, não previstas originalmente no PBI*” (peça 63, p. 44 – cláusula 19.2.3).

Estou seguro de que, caso mantida, essa disposição contratual dará azo a controvérsias, entre Antaq e concessionária, a respeito de despesas não aprovadas, que a concessionária afirmará terem sido tacitamente aprovadas pela Agência, para fins de recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Não bastasse isso, a possibilidade de reequilíbrio sem autorização prévia e expressa contraria o art. 42 do Decreto 8033/2013, que determina que, à exceção dos investimentos realizados exclusivamente às expensas do concessionário e sem recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, todos os demais dependem de aprovação prévia e autorização do Poder Concedente, até mesmo os urgentes que se façam necessários a restaurar a operacionalidade da instalação portuária, em razão de fato superveniente que impeça ou dificulte a oferta de serviços portuários.

*“Art. 42. A realização de investimentos não previstos nos contratos **deverá ser precedida**:*

I - de comunicação à Antaq, no caso das instalações portuárias autorizadas; e

*II - de **aprovação** do poder concedente, precedida de análise da Antaq, no caso das concessões e dos arrendamentos.*

*§ 1º O poder concedente poderá, mediante requerimento do interessado, **autorizar** a realização de investimentos imediatos e urgentes previamente à análise que compete à Antaq nas hipóteses de:*

I - investimento necessário para o cumprimento de exigências de órgãos ou entidades integrantes da administração pública com competência para intervir nas operações portuárias;

II - investimento necessário para restaurar a operacionalidade da instalação portuária em razão de fato superveniente que impeça ou dificulte a oferta de serviços portuários; ou

III - investimento para fins de aumento da eficiência operacional ou ampliação de capacidade da instalação portuária quando a medida for comprovadamente urgente para o atendimento adequado aos usuários.

§ 2º Na hipótese de que trata o inciso III do § 1º, o requerimento de autorização de investimento em caráter de urgência deverá ser acompanhado por:

I - manifestação favorável da autoridade portuária quanto à urgência da realização imediata do investimento proposto; e

II - plano de investimento.

(...)

*§ 9º O arrendatário de instalação portuária e o concessionário de porto organizado poderão realizar investimentos não previstos no contrato, dispensadas a **aprovação** do poder concedente e a análise prévia da Antaq, desde que exclusivamente às suas expensas e sem que haja recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.”*

Por essas razões, determino ao MInfra e à Antaq que, antes da assinatura do Contrato de Concessão, exclua a possibilidade de que sejam alocados ao Poder Concedente os custos relativos a obras novas que não tiveram óbice pelo Poder Concedente, conforme consta da cláusula 19.2.3 da minuta de contrato encaminhada ao TCU.

VII

Apresentaram pedidos de ingresso nos autos como interessados a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP – peça 26), a Intersindical dos Sindicatos dos Trabalhadores Avulsos e Vinculados da Orla Portuária de Itajaí, Navegantes, Florianópolis e Região do Vale do Itajaí S/C (Intersindical – peça 71), APM Terminals Itajaí S.A. (peça 136) e Terminal Investment Limited Holding Brasil Ltda. (peça 169). No caso de indeferimento, os dois primeiros requerentes apresentaram pedido admissão como *amicus curiae*.

Indefiro os 4 pedidos de ingresso, tendo em vista que a decisão ora proferida não afeta o direito subjetivo próprio das entidades requerentes, tampouco de seus associados e sindicalizados, não restando evidenciadas razões legítimas para que intervenham no processo.

Isso porque a mera expectativa de adoção de modelagem que melhor atenda interesses de quem quer que seja não caracteriza direito subjetivo a justificar o ingresso.

Quanto à admissão como *amicus curiae*, o art. 138 do CPC, aplicado subsidiariamente aos processos de controle externo, dispõe que “o juiz ou o relator, considerando a relevância da matéria, a especificidade do tema objeto da demanda ou a repercussão social da controvérsia, poderá, por decisão irrecorrível, de ofício ou a requerimento das partes ou de quem pretenda manifestar-se, solicitar ou admitir a manifestação de pessoa natural ou jurídica, órgão ou entidade especializada, com representatividade adequada, no prazo de quinze dias da sua intimação”.

Há, portanto, três requisitos a serem atendidos para a admissão do *amicus curiae*: i) a relevância da matéria, que requer que a questão jurídica objeto da controvérsia extrapole os interesses subjetivos das partes; ii) a especificidade do tema, o que se relaciona com o conhecimento técnico ou científico do *amicus curiae* acerca do objeto da demanda, que possa ser útil à formação de convicção pelo julgador sobre a matéria de direito; e iii) a representatividade adequada, fundamentada na necessidade de que o interventor defenda os interesses gerais da coletividade ou aqueles que expressem valores essenciais de determinado grupo ou classe, necessitando que os fins institucionais da pessoa (física ou jurídica, órgão ou entidade especializada) tenham relação com o objeto do processo.

Sobre o último requisito, ressalto que o *amicus curiae* não intervém no processo para defender seus próprios interesses, como ora se pretende. A aferição da representatividade deve passar por crivo apurado, a fim de evitar a proliferação de requerimentos de intervenção e de assegurar que a ingerência e atuação processual do *amicus curiae* na causa seja realmente desejável e útil, apta a proporcionar meios que viabilizem adequada resolução do litígio.

No caso concreto, conforme exposto nos pedidos da ABTP e da Intersindical, é de clareza solar que o objetivo das petições é de que seja adotada a modelagem que melhor atenda o interesse de associados e dos sindicalizados.

Ora, o processo de desestatização do Porto de Itajaí foi submetido à etapa de consulta e audiência pública, em que quaisquer interessados puderam oferecer contribuições visando ao aprimoramento do modelo proposto.

Por esses motivos, desta feita em divergência com a unidade instrutora, nego também os pedidos formulados por ABTP e Intersindical, para admissão como *amicus curiae*.

Registro que deixo de discorrer sobre os demais tópicos tratados pela unidade instrutora, por reputar adequadas e suficientes suas análises, conclusões e encaminhamentos, razão pela qual incorporo às minhas razões de decidir o Relatório de Acompanhamento peça 161, que transcrevi no relatório precedente, no que não colide com as considerações efetuadas neste voto, em especial às relacionadas aos seguintes encaminhamentos:

a) determinação ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de que somente autorizem a execução de investimentos fora da área da concessão quando houver normatização específica regendo o tema, em especial sobre a fonte para arcar com a manutenção dos novos investimentos, o modo como se dará a transferência de titularidade do ativo; e a responsabilidade por executar, fiscalizar e manter as obras, em obediência ao arts. 37, *caput*, e 59 da CF/1988 e aos arts. 3º, incisos II e III, e 17, inciso VI, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013 (parágrafo 711, da instrução transcrita no relatório;

b) determinação ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) de que, antes da assinatura do Contrato de Concessão, retire das obrigações mínimas de investimentos a dragagem de aprofundamento para 9m (DHN) do canal a montante do Porto Organizado de Itajaí, fora da área da

concessão, no trecho compreendido entre os terminais Braskarne e Teporti, em obediência ao art. 37, caput, da CF/1988 e aos art. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013 (parágrafo 681);

c) determinação à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de que somente autorize eventual proposta apoiada quando houver norma disciplinando o tema, em especial sobre como se dará: a ação coordenada da contratada com as demais partes interessadas na exploração do objeto da concessão; o poder de influência desses atores e como isso será formalizado e observado; e o nível adequado de transparência das informações da concessionária perante as demais partes interessadas, a fim de dar legitimidade ao processo de consulta aos usuários, evitando principalmente a assimetria de informação entre a concessionária e os outros atores envolvidos, em obediência ao art. 37, *caput*, da CF/1988; ao art. 27, inciso IV, da Lei 10.233/2001; ao art. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013; ao art. 6º do Decreto 8.033/2013 e o item 9.2.1 do Acórdão 2.462/2018-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas (parágrafo 222);

d) recomendação ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de que:

- antes da publicação do Edital, avalie a conveniência e oportunidade de incluir cláusulas, no contrato de Concessão do Porto Organizado de Itajaí, com ferramentas efetivas de identificação e combate a condutas anticompetitivas e ao abuso de poder econômico (parágrafo 442); e

- a previsão e autorização de investimentos fora da área da concessão somente seja procedida quando acompanhada de profunda evidenciação da sua relação direta e indissociável com objeto contratual, assim como de contrapartida com ganhos operacionais, em termos de aumento de resultado (aumento de receitas ou diminuição de custo ou despesas), ganho de eficiência, sinergias com as atividades principais, ou acessórias, da concessionária na exploração da concessão (parágrafo 712).

e) recomendação ao MInfra de que:

- antes da publicação do Edital, avalie a conveniência e oportunidade de instituir no modelo licitatório mecanismos de incentivos a entrada de novas empresas no mercado (parágrafo 187);

- antes da publicação do Edital, avalie a conveniência e oportunidade de ajustar a curva de demanda projetada do modelo, com vistas a aproximar as taxas de crescimento a patamares mais aderentes com a taxa histórica verificada e com a expectativa de crescimento decorrente da melhoria do nível de serviço (parágrafo 451);

- promova o monitoramento da oferta de serviços do Mercado Relevante, de forma a antecipar, com a devida antecedência, a necessidade da adoção de políticas públicas de fomento da expansão da capacidade instalada (parágrafo 453); e

- evidencie nos estudos de engenharia ou em seus anexos as análises sobre a razoabilidade da inclusão de projetos de investimentos realizados por terceiros, assim como sobre seus quantitativos e custos unitários, e institua sistema de gestão dos conhecimentos para os documentos e elementos desses projetos (parágrafo 733).

f) recomendação à Antaq de que a previsão e autorização de investimentos fora da área da concessão somente seja procedida quando acompanhada de profunda evidenciação da sua relação direta e indissociável com objeto contratual, assim como de contrapartida com ganhos operacionais, em termos de aumento de resultado (aumento de receitas ou diminuição de custo ou despesas), ganho de eficiência, sinergias com as atividades principais, ou acessórias, da concessionária na exploração da concessão (parágrafo 712).

Também em anuência ao proposto pela unidade instrutora, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, deixo de formular determinação ao MInfra,

sem prejuízo de que o TCU verifique a efetiva implementação da medida e os impactos dela resultantes, tendo em vista que a unidade jurisdicionada propõe-se a:

- ajustar a modelagem da concessão para (i) refletir a operação e manutenção do VTS, apenas a partir do terceiro ano contratual e (ii) utilizar o índice de produtividade de 1.085/TEU/funcionário para determinar a mão de obra necessária, nas três primeiras fases; e
- promover os devidos ajustes contratuais para que todos os investimentos, necessários à provisão de infraestrutura suficiente para garantir o atingimento dos níveis de serviço, de desempenho e da absorção de demanda previstos no projeto de concessão, sejam qualificados como obrigatórios.

Na mesma linha, deixo de recomendar ao MInfra, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, que equacione, junto à SPI e à APMT, a responsabilidade por eventuais prejuízos ambientais, cuja origem tenha sido anterior à vigência do contrato de concessão, de modo que recaia efetivamente sobre quem lhe deu causa, tendo em vista a implementação da nova redação para a cláusula 19.2.7 do Contrato, sem prejuízo de que o TCU verifique a efetiva implementação da medida.

Por fim, também em acolhida ao proposto pela SeinfraPor, deixo de recomendar à Antaq, com fundamento no art. 16, parágrafo único, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, que passe a prever, na Cláusula 22.1.1, na revisão dos parâmetros da concessão, além dos parâmetros já previstos, a possibilidade de revisar a cada 5 (anos), na revisão ordinária, a taxa de conversão TpB/TEU, constante da fórmula de reajuste do Apêndice B do Anexo 3, sem prejuízo de que o TCU verifique a efetiva implementação da medida.

VIII

Em minha atuação como Ministro desta Egrégia Corte de Contas, sempre me posicionei favoravelmente ao afastamento do Estado da exploração direta de atividade econômica e de serviços públicos de natureza comercial ou industrial que pudessem ser satisfatoriamente prestados por particulares.

Minha convicção tem origem na literalidade da Constituição Federal de 1988, que, em seu artigo 173, estabelece a excepcionalidade da atuação estatal em regime de concorrência com o setor privado. O Título VII da Constituição de 1988 reserva à iniciativa privada papel o protagonismo no exercício da atividade econômica. Apenas na hipótese de a atuação privada não ser capaz de atender os imperativos da segurança nacional ou interesses coletivos relevantes é legítima o Estado brasileiro intervir diretamente na economia, mediante constituição de empresas estatais em regime de monopólio ou concorrencia.

Meu grande apreço à desestatização também advém da avaliação de que, conquanto a exploração de atividade econômica pelo Estado tenha sido providencial para remediar as deficiências da iniciativa privada e dar impulso à industrialização, atualmente constitui grave entrave ao desenvolvimento econômico, evocando a conduta dos agentes públicos, reiteradas vezes, a aplicação do Código Penal.

O Poder Público não tem vocação para empresário e não é tão eficiente quanto o setor privado, principalmente porque somente o segundo tem atuação genuinamente orientada pela obtenção de lucro, a partir satisfação das necessidades e desejos do mercado consumidor.

Essa afirmativa encontra amparo nos formidáveis resultados alcançados com a flexibilização do monopólio do Petróleo e as bem-sucedidas desestatizações do sistema Telebrás, da Vale do Rio Doce, da Companhia Siderúrgica Nacional, da Usiminas e da Embraer, que, depois de privatizadas, obtiveram maior acesso a crédito; recuperaram a capacidade de investimentos; inovaram tecnologicamente; alcançaram eficiência produtiva e alocativa; incrementaram produção e

faturamento; aperfeiçoaram produtos e serviços; geriram melhor custos e despesas; aumentaram a arrecadação aos cofres públicos; dinamizaram a economia; geraram riqueza, renda e emprego.

Além disso, empreendimentos privatizados não consomem recursos do já premido Orçamento Público. Altamente vulneráveis a influência política e incapazes de bem gerirem custos e despesas, não raro as estatais apresentam prejuízos, que precisam ser cobertos pelo Erário. Sem contar que grande parte delas depende de recursos orçamentários para realizar investimentos imprescindíveis à consecução dos seus objetivos institucionais. Isso independentemente da qualidade do serviço que estejam prestando para coletividade.

Por isso, desestatização permite que o Estado se dedique a atividades essenciais à coletividade, entre as quais cito saúde, segurança, justiça, proteção social e educação.

Há quem busque privatização a todo custo, por acreditar que, mesmo quando é ruim, a privatização beneficia a economia e a coletividade. Não é meu caso. Apoio a privatização que: proporcione justa remuneração ao Poder Concedente; seja orientada pela perspectiva de novos investimentos e de melhoria dos serviços/produtos; e esteja associada com regulação estatal eficiente.

No caso destes autos, a movimentação recente de mercadorias no mercado relevante geográfico (MR), que compreende o Porto de Itajaí e os terminais privados (TUPs) Portonave e Itapoá, evidencia que os portos privados da região vêm tomando mercado do porto público. Enquanto os dois TUPs vêm batendo recordes, a atividade do Porto de Itajaí vem minguando, resultando, no exercício financeiro de 2021, em movimentação de cargas 5% menor que no exercício anterior.

Ao que tudo indica, a competitividade do porto público vem sendo prejudicada pela incapacidade de a atuação estatal propiciar os investimentos necessários à expansão da infraestrutura portuária, modernização, melhoria dos serviços e redução de custos.

Essa situação tende a se agravar enquanto não concluída a desestatização em tela. Assim afirmo porque, em razão do término da vigência do contrato de concessão no final de 2022, foi celebrado contrato transitório, entre a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) e a APM Terminals, com o intuito de evitar interrupção das operações portuárias até a conclusão do processo de desestatização em tela. Por se tratar de contrato sem vigência predefinida, não há expectativa de que a operadora realize investimentos para melhoria da infraestrutura portuária.

Não bastasse isso, existe clara assimetria concorrencial entre o regime atual do Porto Organizado de Itajaí (*public landlord port*) e dos TUPs Portonave e Itapoá (*fully privatized port*), com vantagem destes em relação àquele.

Essa assimetria restou evidente no TC 022.534/2019-9, que versou sobre auditoria operacional, da relatoria do Exmo. Ministro Bruno Dantas, acerca limitações dos portos organizados em comparação com os terminais de uso privado (TUPs), no qual a equipe de auditoria da SeinfraPort registrou a tendência de fuga dos portos públicos, com migração para os terminais de uso privado (TUPs), em decorrência das assimetrias legais e regulatórias impostas aos terminais portuários, que resultam em maior burocracia, morosidade do processo licitatório de arrendamentos, rigidez contratual, excessiva centralização e desestímulos à eficiência.

Em resposta a questionamento da equipe de auditoria a respeito de eventual expansão das atividades de suas empresas, 86% dos representantes de terminais de todo o país afirmaram que prefeririam investir em um TUP e 14% em terminal arrendado. Feita a mesma pergunta aos representantes de terminais privados, 96% afirmaram que investiriam em TUPs e apenas 4% em terminal arrendado.

Também foi perguntado qual seria a preferência dos representantes se, no Brasil, o modelo “*landlord port*” se tornasse mais eficiente, flexível e provesse serviços de qualidade aos terminais

arrendados. Em resposta, 65% afirmaram que prefeririam terminal arrendado, enquanto 35% escolheriam TUP. Já entre os TUPs, 48% responderam que optariam por terminal privado e 52% por arrendado.

A meu ver, a modelagem apresentada nestes autos representa bem-vinda tentativa de modernizar o modelo “*landlord*” adotado nos portos públicos e diminuir sua assimetria com relação aos terminais privados, com foco, principalmente, no estímulo a novos investimentos, na flexibilidade contratual e na indução à eficiência operacional.

Cumpra ao TCU respeitar as opções discricionárias dos atores responsáveis pelo processo de desestatização. Ocorre que, por mais nobre que tenha sido a intenção e por mais importante que seja ajustar o modelo de exploração portuária brasileiro, algumas escolhas do MInfra e da Antaq contrariam frontalmente a legislação e excedem os limites poder discricionário dos gestores, demandando que esta Corte condicione a continuidade do processo de desestatização à revisão da modelagem da concessão, na forma prevista nos artigos 70 e 71, incisos IV e IX, da Constituição, 1º, inciso II, da Lei 8.443/1992, e 250, incisos II e III do Regimento Interno do TCU.

Ante o exposto, voto no sentido de que o Tribunal adote o Acórdão que ora submeto à apreciação deste Colegiado.

TCU, Sala das Sessões, em 15 de fevereiro de 2023.

WALTON ALENCAR RODRIGUES
Relator

ACÓRDÃO Nº 245/2023 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 039.017/2021-4.
2. Grupo II – Classe de Assunto: Desestatização
3. Interessados/Responsáveis: não há.
4. Órgãos/Entidades: Agência Nacional de Transportes Aquaviários; Ministério da Infraestrutura; Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários; Superintendência do Porto de Itajaí/SC.
5. Relator: Ministro Walton Alencar Rodrigues.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SeinfraPor).
8. Representação legal: Natalia Chang Menezes (449.172/OAB-SP), Henrique Lago da Silveira (327.013/OAB-SP) e outros; Daniella dos Santos (34570/OAB-SC), Tarcisio Guedim (27660/OAB-SC) e outros.
9. Acórdão:

Vistos, relatados e discutidos estes autos de acompanhamento de desestatização do Porto de Itajaí/SC, por meio de concessão dos serviços públicos de administração e exploração direta e/ou indireta das instalações portuárias nele existentes;

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão Plenária, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. considerar, com fundamento no art. 258, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e no art. 9º da IN-TCU 81/2018, dado o escopo definido para a análise e ressalvadas as determinações e recomendações feitas neste acórdão, que não foram identificadas irregularidades ou impropriedades que desaconselhem o regular prosseguimento do referido processo de outorga;

9.2. determinar, com fundamento no art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e no art. 4º, inciso II, c/c art. 6º, §2º, da Resolução-TCU 315/2020:

9.2.1. ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que:

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

9.2.1.2. antes da publicação do Edital, revisem a modelagem da concessão para excluir a previsão de cobrança de “*verba de fiscalização*”, à título de contrapartida pelas atividades de fiscalização exercidas pela Antaq, em observância ao art. 78 do Código Tributário Nacional, c/c o art. 145, inciso II, da Constituição Federal de 1988;

9.2.1.3. antes da publicação do Edital, elaborem estudo concorrencial pautado em análises técnicas atualizadas e, com base nele, se necessário, proceda os devidos ajustes na modelagem da concessão, em observância aos arts. 173, § 4º, da Constituição Federal de 1988; 36, inciso II e § 2º, da Lei 12.529/2011; 3º, inciso V, da Lei 12.815/2013, e 27, inciso XXX, da Lei 10.233/2001;

9.2.1.4. antes da assinatura do Contrato de Concessão, excluam a possibilidade de que sejam alocados ao Poder Concedente os custos relativos a obras novas “*que não tiveram óbice*” pelo Poder Concedente, conforme consta da cláusula 19.2.3 da minuta de contrato encaminhada ao TCU, em vista do disposto no art. 42 do Decreto 8033/2013;

9.2.1.5. somente autorizem a execução de investimentos fora da área da concessão quando houver normatização específica regendo o tema, em especial sobre a fonte para arcar com a manutenção dos novos investimentos, o modo como se dará a transferência de titularidade do ativo; e a responsabilidade por executar, fiscalizar e manter as obras, em obediência ao arts. 37, *caput*, e 59 da CF/1988 e aos arts. 3º, incisos II e III, e 17, inciso VI, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013;

9.2.2. ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) que:

9.2.2.1. antes da assinatura do Contrato de Concessão, retire das obrigações mínimas de investimentos a dragagem de aprofundamento para 9m (DHN) do canal a montante do Porto Organizado de Itajaí, fora da área da concessão, no trecho compreendido entre os terminais Braskarne e Teporti, em obediência ao art. 37, *caput*, da CF/1988 e aos art. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013 e ao art. 6º do Decreto 8.033/2013;

9.2.3. à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que:

9.2.3.1. somente autorize eventual proposta apoiada quando houver norma disciplinando o tema, em especial sobre como se dará: a ação coordenada da contratada com as demais partes interessadas na exploração do objeto da concessão; o poder de influência desses atores e como isso será formalizado e observado; e o nível adequado de transparência das informações da concessionária perante as demais partes interessadas, a fim de dar legitimidade ao processo de consulta aos usuários, evitando principalmente a assimetria de informação entre a concessionária e os outros atores envolvidos, em obediência ao art. 37, *caput*, da CF/1988; ao art. 27, inciso IV, da Lei 10.233/2001; ao art. 3º, incisos II e III, da Lei 12.815/2013; ao art. 6º do Decreto 8.033/2013 e o item 9.2.1 do Acórdão 2.462/2018-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas;

9.3. recomendar, com fundamento no art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, e no art. 11 da Resolução-TCU 315/2020:

9.3.1. ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que:

9.3.1.1. antes da publicação do Edital, avalie a conveniência e oportunidade de incluir cláusulas, no contrato de Concessão do Porto Organizado de Itajaí, com ferramentas efetivas de identificação e combate a condutas anticompetitivas e ao abuso de poder econômico;

9.3.1.2. antes da publicação do Edital, avalie a conveniência e oportunidade de condicionar a participação de grupos econômicos verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no mercado relevante de terminais portuários de contêineres, ainda que somente em etapa preliminar do certame, à análise e manifestação favorável do Cade, preferencialmente levando em conta as metodologias propostas pelo Guia de Análise de Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários (Guia AIC-TP);

9.3.1.3. a previsão e autorização de investimentos fora da área da concessão somente seja procedida quando acompanhada de profunda evidenciação da sua relação direta e indissociável com objeto contratual, assim como de contrapartida com ganhos operacionais, em termos de aumento de resultado (aumento de receitas ou diminuição de custo ou despesas), ganho de eficiência, sinergias com as atividades principais, ou acessórias, da concessionária na exploração da concessão.

9.3.2. ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) que:

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

9.3.2.2. antes da publicação do Edital, avalie a conveniência e oportunidade de ajustar a curva de demanda projetada do modelo, com vistas a aproximar as taxas de crescimento a patamares

mais aderentes com a taxa histórica verificada e com a expectativa de crescimento decorrente da melhoria do nível de serviço;

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

9.3.2.4. evidencie nos estudos de engenharia ou em seus anexos as análises sobre a razoabilidade da inclusão de projetos de investimentos realizados por terceiros, assim como sobre seus quantitativos e custos unitários, e institua sistema de gestão dos conhecimentos para os documentos e elementos desses projetos;

9.3.3. à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que:

9.3.3.1. a previsão e autorização de investimentos fora da área da concessão somente seja procedida quando acompanhada de profunda evidenciação da sua relação direta e indissociável com objeto contratual, assim como de contrapartida com ganhos operacionais, em termos de aumento de resultado (aumento de receitas ou diminuição de custo ou despesas), ganho de eficiência, sinergias com as atividades principais, ou acessórias, da concessionária na exploração da concessão;

9.4. com fundamento no art. 146, § 2º, do Regimento Interno/TCU, indeferir os pedidos de ingresso como interessados formulados por ABTP, Intersindical, APM Terminals Itajaí S.A. e Terminal Investment Limited Holding Brasil Ltda.

9.5. com base no art. 138 do CPC, não admitir, na condição de *amicus curiae*, a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) nem a Intersindical dos Sindicatos dos Trabalhadores Avulsos e Vinculados da Orla Portuária de Itajaí, Navegantes, Florianópolis e Região do Vale do Itajaí/SC (Intersindical).

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

9.7. informar o teor desta deliberação ao Ministério da Infraestrutura, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, à Infra S.A., ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica, bem como às entidades admitidas na condição de *amicus curiae*; e

9.8. restituir os autos à SeinfraPortoFerrovia para monitoramento desta deliberação.

10. Ata nº 6/2023 – Plenário.

11. Data da Sessão: 15/2/2023 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-0245-06/23-P.

13. Especificação do quórum:

13.1. Ministros presentes: Bruno Dantas (Presidente), Walton Alencar Rodrigues (Relator), Benjamin Zymler, Augusto Nardes, Aroldo Cedraz, Jorge Oliveira e Antonio Anastasia.

13.2. Ministro-Substituto convocado: Augusto Sherman Cavalcanti.

13.3. Ministros-Substitutos presentes: Marcos Bemquerer Costa e Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)

BRUNO DANTAS
Presidente

(Assinado Eletronicamente)

WALTON ALENCAR RODRIGUES
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)

CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA
Procuradora-Geral

10. Ata nº 6/2023 – Plenário.

11. Data da Sessão: 15/2/2023 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-0245-06/23-P.

13. Especificação do quórum:

13.1. Ministros presentes: Bruno Dantas (Presidente), Walton Alencar Rodrigues (Relator), Benjamin Zymler, Augusto Nardes, Aroldo Cedraz e Antonio Anastasia.

13.2. Ministro-Substituto convocado: Augusto Sherman Cavalcanti.

13.3. Ministros-Substitutos presentes: Marcos Bemquerer Costa e Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)

BRUNO DANTAS
Presidente

(Assinado Eletronicamente)

WALTON ALENCAR RODRIGUES
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)

CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA
Procuradora-Geral



Empresa de Planejamento e Logística S.A.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1
COORDENAÇÃO DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1

NOTA TÉCNICA Nº 44/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL

Brasília, 02 de setembro de 2021.

PROCESSO Nº 50840.101715/2021-06

INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS -SNPTA

1. ASSUNTO

1.1. Elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (SEI 4649866) para desestatização do Porto Organizado de Itajaí, no estado de Santa Catarina.

2. INTRODUÇÃO

2.1. A presente Nota Técnica tem por objetivo apresentar as principais premissas e métodos considerados no processo de elaboração dos estudos em referência.

2.2. Para tanto, a Nota Técnica abordará um breve relato a fim de contextualizar o estágio atual do processo, buscando um histórico do processo e seus marcos principais.

3. CONTEXTUALIZAÇÃO

3.1. O ponto inicial da atuação da EPL no processo de desestatização parte do Ofício SNPTA nº 341/2019/2019 (SEI 4544875), por meio do qual a Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviários (SNPTA-MInfra) consultou a EPL quanto ao interesse em realizar os estudos correspondentes. Após as tratativas junto à SNPTA-MInfra, esta EPL apresentou Plano de Trabalho (SEI 4544890), contendo cronogramas e orçamentos preliminares. Por meio do Ofício nº 260/2020 (SEI 4544896), a SNPTA-MInfra aprovou os termos do Plano de Trabalho.

3.2. Nesses termos, a EPL iniciou duas frentes de trabalho: (i) reuniões periódicas com os atores envolvidos no processo de desestatização, sobretudo, com a SPI e demais associações representativas e órgãos ligados ao Porto Organizado; e (ii) processo de contratação de consultores visando a prestação de serviços necessários à realização de estudos para subsidiar a EPL na desestatização do Porto Organizado de Itajaí. Quanto às reuniões periódicas, registra-se que os encontros ocorreram entre os meses de abril e junho de 2020, onde foram coletados subsídios e informações relevantes para o processo de elaboração dos Estudos. Foram mais de 40 reuniões juntamente a todas as áreas da SPI, além de encontros com representantes da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC), do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) de Itajaí, TUP Portonave, APMT Terminals, Defesa Civil do Estado de Santa Catarina, dentre outros, onde buscou-se compreender aspectos relacionados a operação, gestão e impactos do Porto Organizado em sua relação Porto-Cidade. Em decorrência das reuniões e debates periódicos, foi possível, também, realizar o levantamento de informações de cunho financeiro, contábil, operacional, engenharia, ambiental, gestão e dos demais aspectos relevantes que norteiam o Complexo Portuário de Itajaí.

3.3. Entre abril e setembro de 2020 ocorreram os trâmites internos e externos relacionados a licitação e contratação dos consultores externos (Processo nº 50840.000228/2020-38), e que culminaram com a contratação do Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind. A partir de então, iniciou-se o processo de trabalho junto aos consultores com vistas à elaboração dos estudos que subsidiariam, posteriormente, a EPL no processo de desestatização do Porto.

3.4. Paralelamente, em 10 de Junho de 2020 o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos publicou a Resolução nº 121, que opina pela qualificação do Porto Organizado de Itajaí, bem como os serviços públicos portuários a este relacionados, para fins de estudo de desestatização no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI.

3.5. Em março de 2021, os consultores externos realizam as entregas dos produtos previstos, sendo eles: (i) Relatório de Transações e avaliação do negócio, (ii) Due Diligence Jurídica, (iii) Avaliação Técnico-Operacional, (iv) Avaliação de Recursos Humanos, Gestão, e Governança, Atuarial e Previdenciária e (v) Avaliação Ambiental.

3.6. Em maio de 2021 a EPL apresentou aos representantes da SNPTA o diagnóstico inicial que norteariam a elaboração dos Estudos tendentes à desestatização, elencando os principais desafios, oportunidades, premissas e dados preliminares relacionados à demanda, custos, simulações operacionais e investimentos necessários. Adicionalmente, foram apresentados diversos cenários e possibilidades, do ponto de vista de regulação e modelagem, expondo-se tanto resultados econômico-financeiros preliminares quanto os possíveis cenários de gestão e de exploração direta e indireta do Porto Organizado.

3.7. A partir de junho de 2021, iniciou-se a fase de elaboração do EVTEA, objeto da presente Nota Técnica.

4. PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO EVTEA

4.1. Quanto à elaboração dos Estudos, cabe ressaltar que foram estruturados 6 diferentes seções: (i) Seção A - Apresentação; (ii) Seção B - Estudo de Mercado; (iii) Seção C - Engenharia; (iv) Seção D - Operacional; e (v) Seção E - Financeiro e (vi) Seção F - Ambiental. Essa divisão busca trazer maior entendimento aos usuários das informações, uma vez que traz relatórios apartados relacionados aos aspectos relevantes da modelagem.

4.2. Na **Seção A - Apresentação**, realiza-se uma breve referência aos instrumentos de planejamento do setor portuário, uma apresentação das seções que compõem o Estudo e a descrição do Complexo Portuário de Itajaí, contemplando localização, poligonal, acessos rodoviários, acesso aquaviário, bacias de evolução, áreas de fundeio, instalações de acostagem, armazenagem, e layout final decorrente das etapas de ampliação da retroárea do Porto Organizado.

4.3. A **Seção B - Estudo de Mercado** - trata dos objetivos do relatório, sua relação com as demais seções do Estudo, um detalhado histórico de movimentação de cargas no Complexo (por tipo de carga, tipo de navegação, *marketshare*, etc), e o detalhamento das principais cargas identificadas para o Complexo Portuário e a dinâmica recente dos mercados identificados. Feita a contextualização acerca dos principais mercados atendidos pelo Complexo, a Seção B apresenta a Projeção do Fluxo de Cargas em e a Macrodemanda em dois cenários: referencial e alternativo, expondo a metodologia e os resultados de cada cenário. Ainda no que diz respeito a Projeção de Cargas, apresenta-se a Microdemanda identificada para as Infraestruturas Aquaviárias e a microdemanda dentre os *players* atuantes no Complexo. Por fim, faz-se referência a receita média unitária adotada para fins de estudo e a precificação inicial do valor da Tabela I considerado no Estudo.

4.4. Os investimentos, intervenções e aspectos relacionados à operação portuária podem ser consultados na **Seção C - Engenharia**, onde se apresenta uma breve explicação metodológica, os investimentos mínimos necessários nos diversos sistemas, a mensuração do valor de indenização devido por equipamentos não reversíveis considerados na operação, dentre outros aspectos relevantes da mensuração do CAPEX, como, por exemplo, as fases de realização das intervenções nas infraestruturas.

4.5. A **Seção D - Operacional** contempla dois aspectos relevantes do Estudo. O primeiro diz respeito à operação, onde se apresentam os dados históricos relacionados aos indicadores operacionais consagrados no setor portuário, como pranchas, nível de serviço, consignações e taxas de ocupação de berço. O segundo versa acerca dos custos e despesas considerados para fins de modelagem, divididos em custos fixos, variáveis e únicos, buscando apresentar a metodologia de mensuração dos custos e despesas relacionados a operação e manutenção do ativo, bem como os aspectos tributários considerados na modelagem, como benefícios fiscais e alíquotas de impostos consideradas. Ressalta-se que os custos ambientais são descritos na Seção F - Ambiental.

4.6. Os resultados da modelagem econômico-financeira podem ser consultados na **Seção E - Financeiro**, onde são apresentados os aspectos relacionados às premissas do modelo, metodologia, data-base, variáveis consideradas, custo de capital, e os resultados chave da modelagem. Por fim, demonstra-se o racional para o cálculo do Valor de Outorga Mínima e da Contribuição Fixa.

4.7. A **Seção F - Ambiental** visa subsidiar a avaliação dos aspectos ambientais relevantes associados ao desenvolvimento de atividades portuárias para a abertura de procedimento licitatório. A avaliação é realizada com base nos estudos realizados anteriormente para a área, na situação de ocupação atual da área e do entorno, no licenciamento ambiental do porto e da área operacional, na vistoria de campo, na proposta de ocupação e funcionamento futuro do terminal, e na legislação ambiental aplicável. Nesse sentido, o relatório abrange a descrição da área, análise documental e visitas técnicas, licenciamento ambiental, definição dos estudos ambientais necessários ao licenciamento, avaliação dos potenciais passivos ambientais, identificação dos principais impactos ambientais, proposição de programas ambientais, gerenciamento de áreas contaminadas e precificação dos custos ambientais.

4.8. Importante ressaltar que a EPL, na posição empresa responsável pela elaboração e revisão de estudos no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários -

PAP para a SNPTA-MInfra, aproveita de toda a experiência adquirida nos mais de 50 (cinquenta) Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA entregues ao Ministério da Infraestrutura para agregar aos estudos de desestatização as metodologias consagradas no setor e aceitas pelo Tribunal de Contas da União - TCU, compatibilizando as metodologias com as finalidades e objetivos do processo de desestatização em curso. Adicionalmente, tendo em vista que o presente processo insere-se num escopo mais amplo de concessão dos portos brasileiros, foram agregadas, também, metodologias e experiências observadas em outros processos de desestatização e, em especial, os aspectos relacionados à desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA, que se encontram em estágio mais avançado em termos de cronograma.

4.9. Feitas essas considerações, os tópicos abaixo buscam descrever as seções e demonstrar, tecnicamente, pontos metodológicos relevantes que suportam cada uma das Seções que compõem o EVTEA.

Seção A – Apresentação

4.10. A “Seção A – Apresentação” disponibiliza informações relevantes do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, em linha com a norma que regulamenta a elaboração e estudos de viabilidade de arrendamentos do setor portuário– Resolução nº 3.220-ANTAQ/2014, e aproveitados como estrutura para os Estudos da presente desestatização, podendo-se citar:

- Justificativa para o projeto;
- Data-base do estudo;
- Responsabilidade técnica sobre a elaboração e atualização do estudo;
- Padrão normativo do estudo;
- Descrição do Porto; e
- Descrição da Área.

4.11. Nessa seção, foi realizada uma descrição da atual classificação do Porto Organizado de Itajaí no âmbito do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), além da apresentação das condições atuais do porto, tal como descrito no Plano Mestre do Complexo Portuário de Itajaí (2018). Também foi indicada a localização exata da área a ser licitada, seu perímetro e dimensão.

Seção B – Estudo de Mercado

4.12. No que tange o estudo de Mercado, buscou-se, sobretudo, expor o histórico da movimentação de cargas, nos seus diversos aspectos, tais quais: tipo de carga, principais produtos exportados e importados pelo Complexo, dados de cabotagem, de *marketshare*, a fim de caracterizar e compreender os principais mercados demandantes das infraestruturas do Complexo Portuário. A partir desse diagnóstico, foi possível identificar os principais mercados atendidos nos fluxos de embarque e desembarque, bem como a relação entre a movimentação dos produtos e os setores econômicos relevantes dos estados da federação que utilizam o Porto de Itajaí para escoar sua produção ou importar insumos. O diagnóstico se mostrou importante, justamente, para compreender a dinâmica de curto prazo de cargas relevantes, como as carnes e miudezas, a madeira e os produtos cerâmicos, no sentido embarque, e a diversidade da pauta importadora no sentido desembarque.

4.13. Realizado esse breve diagnóstico da movimentação histórica do Complexo Portuário, buscou-se elaborar de forma mais detalhada a dinâmica de algumas cargas, conforme explicitado no item “3 - Principais cargas identificadas para o Complexo”. Conforme exposto na Seção B, 70% das exportações realizadas pelo Complexo, em toneladas, concentram-se nos produtos carnes e miudezas e madeiras. Assim, passou-se à análise da dinâmica dessas principais cargas, com base em relatórios setoriais e em fontes externas de informações. Quanto aos fluxos de desembarque, verificou-se que as movimentações do Complexo guardam estreita relação com a dinâmica industrial do Estado de Santa Catarina, uma vez que muitos dos insumos utilizados nas cadeias produtivas industriais são importados e utilizam as infraestruturas portuárias do Complexo.

4.14. Feitas essas ponderações, o item “4 - Projeção do Fluxo de Cargas” objetiva identificar a demanda projetada para o Complexo Portuário, conhecida no setor como Macrodemanda. Para tal, foram projetados dois diferentes cenários para as cargas containerizadas: um cenário referencial e um cenário alternativo.

4.15. No cenário referencial, a projeção da macrodemanda considerou uma taxa de crescimento da demanda projetando-se a taxa histórica, criando, assim, um *ramp-up* da demanda compreendido entre os anos de 2021 e 2025, com ajuste do ano de partida em 2020 (realizado), a uma taxa de crescimento anual de 5,69%. A partir de 2026, aplicou-se a taxa de crescimento do Plano Mestre do (cenário tendencial do Plano Mestre) de 2,09%. O Gráfico 20 e a tabela 7 da Seção B apresentam o resultado da projeção cenário referencial. Importante salientar que o cenário referencial fora adotado para fins de modelagem econômico-financeira.

4.16. No que diz respeito ao cenário alternativo, a macrodemanda foi estimada com base em regressões que relacionam a demanda pelo Complexo com as taxas de crescimento esperadas dos principais destinos das exportações que, historicamente, são exportadas ou importadas através do Complexo. As bases de dados utilizados para a regressão foram o ComexStat, do Ministério da Economia, dados do Fundo Monetário Internacional - (FMI) e da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico OCDE. Quanto à estimativa de crescimento dos embarques destinados ao mercado externo, estimou-se a taxa de crescimento anualizada dos embarques a partir do PIB ponderado dos principais países de destino. O PIB ponderado fora calculado utilizando-se dos dados da FMI (World Economic Outlook Database, October 2020) e OCDE (Real GDP long-term forecast).

4.17. Quanto aos desembarques no Complexo provenientes do mercado externo, a regressão considera os dados de da OCDE para o PIB brasileiro e as importações realizadas pelo Complexo, com dados do ComexStat. Para os fluxos de cabotagem, foram consideradas as taxas de crescimento identificadas no Plano Mestre, em ambos sentidos.

4.18. A projeção de demanda do cenário alternativo pode ser consultada no gráfico 23 e na tabela 8 da Seção B.

4.19. Para as demais cargas (carga geral, granel líquido - soda, e produtos siderúrgicos e passageiros), assumiu-se o cenário tendencial do Plano Mestre, salienta-se que não foram consideradas na macrodemanda as cargas identificadas como “outros” e as “carne e miudezas” movimentados no perfil carga geral (uma vez que essa movimentação estava sendo prevista para o TUP Braskarne, e, nos investimentos planejados para o Porto de Itajaí, considerou-se a aquisição dessa área para armazenagem de contêineres). A macrodemanda projetada para as demais cargas encontra-se na tabela 10 da Seção B.

4.20. Além de estimar a macrodemanda relacionada ao fluxo de cargas, estimou-se, também, a macrodemanda relacionada à movimentação de navios, em TpB (tonelagem de porte bruto), uma vez que a exploração das Infraestruturas de Acesso Aquaviário fazem parte do objeto da concessão. A escolha pela medida em TpB diz respeito, inclusive, a forma de tarifação preconizada pela Resolução Normativa Antaq nº 32/2019, que, dentre outras, tem como base de incidência o TpB das embarcações. A tabela 11 apresenta a macrodemanda, para o conjunto de cargas consideradas, em TpB.

4.21. Do ponto de vista metodológico e conforme apontado na Seção B, reforça-se que a estimativa de macrodemanda em TpB considerou taxas de conversão TpB/TEU (para a carga containerizada) e TpB/tonelada (para as demais cargas). A taxa de conversão TpB/TEU foi estimada através dos dados de atracação dos navios no Porto de Itajaí e na Portonave no período apresentado na Tabela 12 da Seção B. A partir dessa taxa, procedeu-se com a conversão da macrodemanda em TEU para TpB, reforça-se, no caso da carga containerizada. Já para as demais cargas foram adotados os navios tipo que historicamente visitam o Complexo. Através de consulta aos dados de IMO das embarcações no Anuário da Antaq e dos dados das embarcações consultados através do MarineTraffic, foi possível estimar o TpB das embarcação para cada tipo de carga.

4.22. Após a projeção da macrodemanda referencial, procede-se com a análise de microdemanda, avaliando-se aspectos relacionados a competição intraportuária, ou seja, dentre as instalações portuárias existentes e planejadas para o Complexo Portuário, a fim de projetar a captura da macrodemanda por cada uma das instalações. Assim, para a definição da microdemanda, é feita uma análise das capacidades existentes e projetadas das instalações portuárias, a fim de estimar a captura da macrodemanda (*share*).

4.23. No que tange o Complexo Portuário, e tendo em vista a especialização do Porto de Itajaí e da Portonave na movimentação e armazenagem de carga containerizada, as demais cargas foram alocadas aos TUP's presentes no Complexo, em linha com o Plano Mestre. No caso dos navios de passageiros, não foi considerada uma demanda específica da movimentação de passageiros, que poderão continuar sendo processados pelo Porto de Itajaí, observando-se as regras estabelecidas no Contrato de Concessão. Portanto, para fins de estudo, definiu-se a microdemanda para a carga containerizada e a divisão de *share* entre o Porto de Itajaí e o TUP Portonave, sendo as demais cargas alocadas nos demais TUP's.

4.24. Assim, a partir da microcapacidade das instalações dedicadas a movimentação e armazenagem de carga containerizada, cujas premissas e cálculos são apresentados na Seção C - Engenharia, foram estabelecidos os *share* de captura da macrodemanda para o Porto de Itajaí e para a Portonave. Nesse contexto, a determinação do *share* foi estimada com base na capacidade estática dos dois terminais. Importante notar, também, que o *share* varia de acordo com as fases de expansão consideradas

tanto para o Porto de Itajaí quanto para a Portonave. Assim, o percentual de captura varia ao longo do horizonte contratual considerado.

4.25. Os resultados para a microdemanda podem ser consultados na tabela 13 da Seção B. Importante observar que, em função das restrições de capacidade identificadas através dos cálculos de microcapacidade, a macrodemanda identificada para o Complexo não é totalmente absorvida em determinados períodos. A capacidade de captura da macrodemanda do Complexo pode ser vista, também, na já referida tabela 13. Descritivamente, entre os anos de 2023 e 2025, o Complexo apresenta percentuais de captura entre 96% e 86%. Entre 2026 e 2042, o percentual de atendimento à macrodemanda é de 100%. De 2043 em diante, o percentual de atendimento decai ano a ano, atingindo 74% no último ano contratual. O gráfico 24 da Seção B ilustra essa dinâmica.

4.26. Em função dessas restrições de atendimento a macrodemanda projetada de carga containerizada, fez-se necessário estimar, também, a microdemanda para as infraestruturas de acesso aquaviário. A tabela 14 da Seção B apresenta a microdemanda pelas infraestruturas de acesso aquaviário, ajustada, portanto, pelas restrições ao atendimento da macrodemanda narradas anteriormente.

4.27. Importante sublinhar que, para fins de modelagem econômico-financeira, foram consideradas a microdemanda de carga containerizada para o Porto de Itajaí e a microdemanda identificada para as infraestruturas de acesso aquaviário.

4.28. Por fim, o item "6 - Estimativa de Preços dos Serviços Prestados e Tarifas" tem por objetivo estimar a receita média unitária da movimentação e armazenagem de carga containerizada e a precificação inicial da tarifa pelo uso das Infraestruturas de Acesso Aquaviário.

4.29. Para estimação da receita média unitária, por TEU, decorrente da prestação de serviço associada a movimentação e armazenagem de carga containerizada, foram utilizadas informações públicas constantes das demonstrações financeiras publicadas por terminais portuários dedicados a movimentação de carga containerizada, bem como os dados de movimentação do Anuário da Antaq. Basicamente, buscou-se consolidar os dados de Receita Bruta aferidos por estes terminais, a fim de estimar a capacidade de geração de receita por TEU movimentado. A tabela 15 da Seção B apresenta os dados históricos de Receita Bruta dos principais terminais de contêiner brasileiros. A tabela 16, por sua vez, apresenta a movimentação em TEU desses mesmos terminais, conforme dados obtidos junto ao Anuário da Antaq. A partir dessas informações, a tabela 16 apresenta a receita média unitária de cada terminal.

4.30. Conforme exposto na Seção B, a receita média unitária pode variar por uma série de motivos. Dentre eles cita-se, por exemplo, o perfil da carga movimentada, a relação com os armadores, o perfil de movimentação (longo curso, cabotagem, contêiner *dry*, contêiner *reefer*, etc), e, ainda, com a capacidade de prestação de serviços acessíveis aos usuários da infraestrutura, como estufagem de contêineres, soluções logísticas, etc, ou seja, o *mix* de serviços que agregam valor aos serviços.

4.31. Portanto, a fim de aproximar a receita média unitária do *mix* de serviços e ao perfil de movimentação do Complexo Portuário, adotou-se, para fins de estudo, a receita média unitária ponderada para os players que atuam no Complexo Portuário. A tabela 17 da Seção B apresenta a Receita média unitária considerada para fins de estudo.

4.32. No que tange a precificação da Tabela I (grupo tarifário nº 1 da estrutura tarifária das administrações portuárias), que remunera a utilização da infraestrutura de acesso aquaviário, isto é, aquávias, abrigos, áreas de fundeio, canais e bacias de evolução, balizamento, sinalização e gerenciamento do acesso dentro da área do porto organizado, procedeu-se com estudo específico nos moldes do preconizado na Resolução Normativa ANTAQ Nº 32/2019. A modelagem considera os custos e despesas alocados às infraestruturas de acesso aquaviário, como, por exemplo, dragagem de manutenção, operação do VTS, balizamento e batimetrias, etc; e os investimentos a serem realizados como dragagens de aprofundamento, implantação do VTS, e a remoção do casco soçobrado do navio Pallas, dentre outros. A partir dessas variáveis, calcula-se a receita requerida necessária para remunerar os investimentos e a prestação de serviço atrelado aos produtos cobertos pela Tabela I.

Seção C – Engenharia

4.33. A Seção C – Engenharia buscou verificar a necessidade de investimentos na área do Porto Organizado de Itajaí, bem como dimensionar adequadamente as capacidades dos diversos sistemas, para atender a demanda projetada para o empreendimento.

4.34. Atualmente, a estrutura operacional do porto objeto do estudo de concessão, compreende diversas áreas na qual compõem a infraestrutura física portuária, que inclui área pública, área privativa e área arrendada.

4.35. Toda a área delimitada para o futuro Porto de Itajaí é caracterizada como *brownfield*, ou seja, já possui infraestrutura, portanto, o empreendimento será executado sobre terreno operacionalmente em atividade.

4.36. A superfície total da área será de aproximadamente **348.902 m² (trezentos e quarenta e oito mil novecentos e dois metros quadrados)**, fase definitiva, que abrange a faixa de cais, área arrendada, área pública, recinto alfandegado e terrenos oriundos de desapropriações. Para visualização da delimitação da área total a ser concedida, favor consultar Anexo C-1: Figura 3 – delimitação da área.

4.37. Com base no porte final projetado para o porto de Itajaí, foram estabelecidas as intervenções e os valores de investimentos estimados a serem realizados pelo futuro concessionário, conforme detalhado no Anexo C-2 – Investimentos Previstos Capex, da Seção C – Engenharia do Estudo. O valor total de investimentos é de **R\$ 2,8 bilhões (data-base janeiro/2021)**.

4.38. O referido valor de investimentos aborda o *Capex* do projeto, previsto para ser realizado nos nove primeiros anos contratuais, e os *Retrofit* no 16º e 25º ano contratual.

4.39. Atenta-se que na Seção C - Engenharia o valor do *Capex* apresentado não considerou o Imposto de Importação (II) para os equipamentos e também não considerou o efeito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura (REIDI). Entretanto, a modelagem econômica financeira do estudo, na Seção E, os investimentos consideraram o II e o REIDI.

4.40. De forma complementar, segue abaixo tabela para aquisição dos equipamentos importados considerando o II de (12,6%):

CAPEX ITAJAÍ COM IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO				
Descrição	Unidade	Quantitativo	Custo Unitário	Custo Total
4 Equipamentos Importados				
4.1 Aquisição de Portêiners (STS) com vão 30,48 m (100 pés)	un	8,00	51.261.534,25	410.092.273,98
4.2 Spreaders para Portêiners	un	8,00	849.921,93	6.799.375,43
4.3 Aquisição de Rubber Tyred Gantry (RTG)	un	30,00	9.046.153,10	271.384.593,08
4.4 Spreaders para transtêiners	un	30,00	448.569,91	13.457.097,37
4.5 Aquisição de terminal-tractors	un	48,00	437.230,73	20.987.075,20

Tabela 1: Equipamentos importados com Imposto de Importação

Fonte: Elaboração própria.

4.41. Por se tratar de área *brownfield*, a área a ser concedida possui estruturas da Autoridade Portuária e estruturas da atual arrendatária que são reversíveis à Autoridade Portuária, assim como equipamentos da atual arrendatária que não são reversíveis.

4.42. Considerando a premissa dada pelo Poder Concedente que as operações portuárias em Itajaí não poderão sofrer descontinuidade, os equipamentos enquadrados como não reversíveis à Autoridade Portuária, conforme Anexo C-2 – Indenização, serão indenizados pelo futuro concessionário no valor total de **R\$ 44,4 milhões (data-base janeiro/2021)**.

4.43. De forma complementar, ainda no intuito de evitar a descontinuidade operacional, será necessário que o futuro concessionário realize investimentos mensais para **locação de equipamentos**, que atualmente são alugados pela atual arrendatária para a operação do porto. Assim, foram considerados valores de R\$ 231.364,12/mês conforme detalhado na Seção D, durante o 1º ano contratual.

4.44. Por fim, foram calculados valores de benfeitorias para fins de cálculo de manutenção e seguro, expressos na planilha como ativos existentes, considerando o valor total de **R\$ 605,5 milhões** (data-base janeiro/2021), precificado sob ativo novo.

4.45. Todos os investimentos citados anteriormente serão detalhados nessa Nota Técnica, descrevendo a metodologia utilizada para estimativa de quantitativo e valores unitários.

4.46. Ante o exposto, procedeu-se ao dimensionamento da área e das estruturas operacionais necessárias à operação do Porto, cuja metodologia está demonstrada no próprio estudo (Seção C – Engenharia).

4.47. Nesse ponto, cabe enfatizar as melhorias operacionais, expansão de capacidade estática, adequações no sistema de acostagem e estruturação do sistema aquaviário:

- Ampliação da prancha operacional;

- Melhoria do nível de serviço no atendimento das embarcações;
- Restruturação do canal de navegação e bacia de evolução para atender navios de até 18.000 TEU;
- Adequação do sistema de acostagem e equipamentos para atender navios de até 18.000 TEU;
- Ampliação de capacidade estática para 37.724 TEU, assim como melhorias de equipamentos para movimentação de contêiner na retroárea;
- Ampliação da capacidade de recepção/expedição rodoviária, contendo Gates automatizados e redução nos tempos de embarque e desembarque rodoviário.

4.48. No tocante a capacidade do Porto, o dimensionamento foi realizado considerando-se a demanda projetada para **35 anos**, as capacidades de embarque e o giro anual médio estimado da carga de interesse. Para maiores detalhes, consultar Seção B – Estudos de Mercado.

4.49. Para estimativa operacional dos sistemas aquaviário, armazenamento e terrestre, foram realizadas simulações computacionais (**simulação dinâmica**), onde fez-se a modelagem lógica do sistema proposto amparada na avaliação analítica. Assim, segue descritivo da metodologia contendo cenários de simulação do Complexo de Itajaí.

4.50. Para que a modelagem proposta pudesse explicar os principais indicadores observados no ano base (2020), foi necessário realizar a calibração do modelo com base nas observações empíricas deste Complexo. Neste sentido, foram considerados os principais parâmetros:

- As curvas das frequências de chegadas dos navios ao Complexo no ano de 2020;
- Os tempos operacionais de atracação, tanto para o porto de Itajaí como para o terminal Portonave;
- As taxas dinâmicas de produtividade por berço;
- Consignações por atracação;
- Tempo de ocupação do canal de acesso (único).

4.51. O Presente documento está estruturado da seguinte forma: Calibração 2020, Previsão de Demanda, Resumo da Metodologia e Resultado dos Cenários.

Calibração 2020

4.52. Após a modelagem do ano base (2020), foram comparados os principais indicadores observados, por meio da base de dados da Antaq (A), e os resultados do modelo simulado para o mesmo ano (B). Os indicadores estão dispostos na Tabela (A) e Painel de Indicadores da Modelagem 2020 (B).

Berço	Atracções	Consignação Média	Tempo Atracado	Prancha (TEU/h)
Berço 3 (BRSC0080003)	141	1524	15,2	109,4
Berço 2 (BRSC0080002)	412	1438	14,9	104,7
Berço 1 (BRSC0080001)	2	1030	18,3	54,2
Portonave	555	1459	15,0	105,7
Aptm 1 (ITJ0101)	151	1140	23,1	49,9
Aptm 2 (ITJ0102)	250	1280	19,6	65,6
Itajaí	401	1228	20,9	59,7

Tabela 2: (A) Base de indicadores observados - Complexo Itajaí 2020
Fonte: ANTAQ

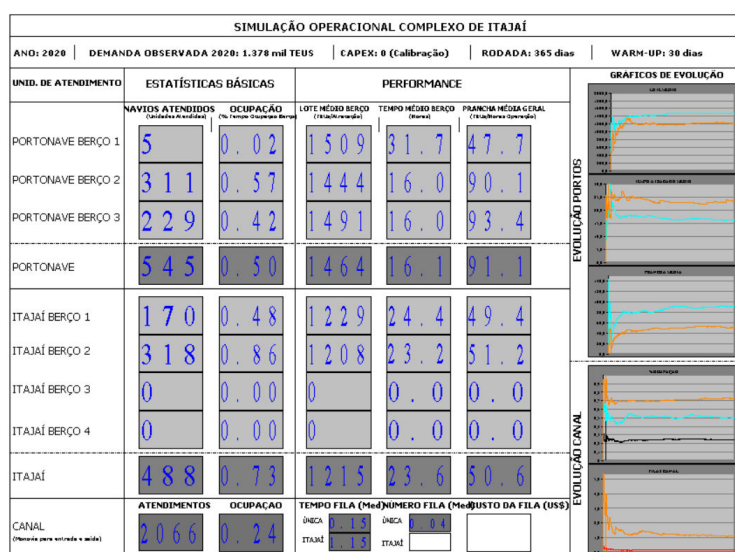


Imagem 1 – (B) Painel de Indicadores de Resultado - Cenário Base Modelado (2020)
Fonte: Elaboração própria

4.53. Portanto, o modelo ano base 2020 foi considerado calibrado, uma vez que os principais indicadores de resultados apresentaram boa aderência aos dados observados da Antaq.

Previsão de Demanda

4.54. O modelo de previsão de demanda, resumidamente, se baseia no ajuste do ano de partida (2020) das previsões contidas no Plano Mestre do Complexo de Itajaí, o qual apresenta 2017 como ano de partida. Com a taxa de crescimento geométrica contida no Plano, atualiza-se os novos valores para os cenários futuros. A este modelo atribui-se o nome de “CAGR 5 anos + PM”. O gráfico abaixo expressa o crescimento da demanda considerado no modelo.

Demanda Projetada para o Complexo de Itajaí

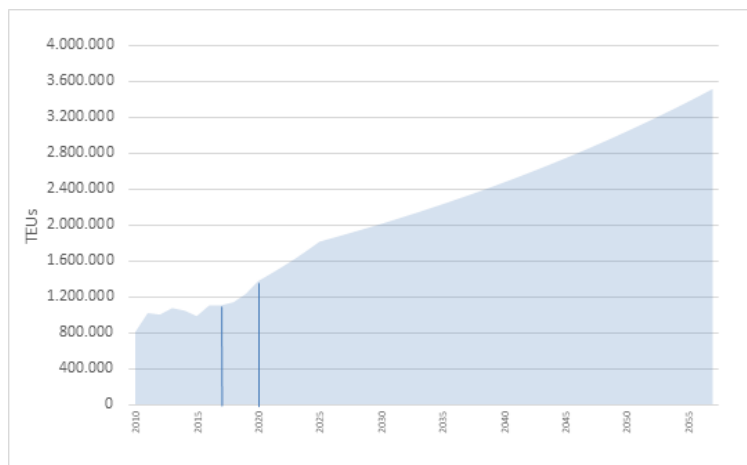


Imagem 2 – Projeção de demanda Complexo Itajaí
Fonte: Elaboração própria, Plano Mestre do Complexo de Itajaí

4.56. Vale aqui destacar que, além do crescimento da demanda de carga, para o carregamento dos modelos de simulação também foi considerado o crescimento da consignação por embarcação que deverá visitar o Complexo, conforme expressa a tabela abaixo.

Lotes médios (consignação) para o horizonte do estudo								
Ano	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Consignação (boxes/navio)	909	1.000	1.100	1.210	1.271	1.334	1.401	1.471

Tabela 3: Lotes médios (consignação) para o horizonte do estudo
Fonte: Elaboração própria.

Resumo da Metodologia

4.56. A metodologia adotada para modelagem dos processos que emularam as operações do Complexo Portuário de Itajaí, consistiu em calibrar o modelo para o ano de 2020, e, na sequência, projetar este modelo para os anos futuros com novos parâmetros previstos no projeto de concessão do Porto Público de Itajaí.

4.57. Para tanto, foram consideradas as curvas que regem as taxas de chegadas de navios (A), o comportamento das consignações por embarcação (B), Produtividade por Operação - Prancha Geral (C) e outras considerações pertinentes à lógica do fluxo no Canal de Acesso e liberação ao Complexo Portuário (D).

4.58. Em complemento, para emular as operações terrestres, foram consideradas taxas de ocupação para os equipamentos móveis e fixos (Terminal Tractors, RTG, Gates, Scanners e Ship-To Shore Crane) condizentes com níveis de serviços adequados, em coeficientes de utilização próximos a 60%.

- A - Para o ano de 2020 foram consultadas, nas bases da Antaq, as chegadas de navios por porto. Considerou-se os portos de Itajaí (Cais Arrendado) e o Terminal Portonave, como ilustra a figura abaixo.

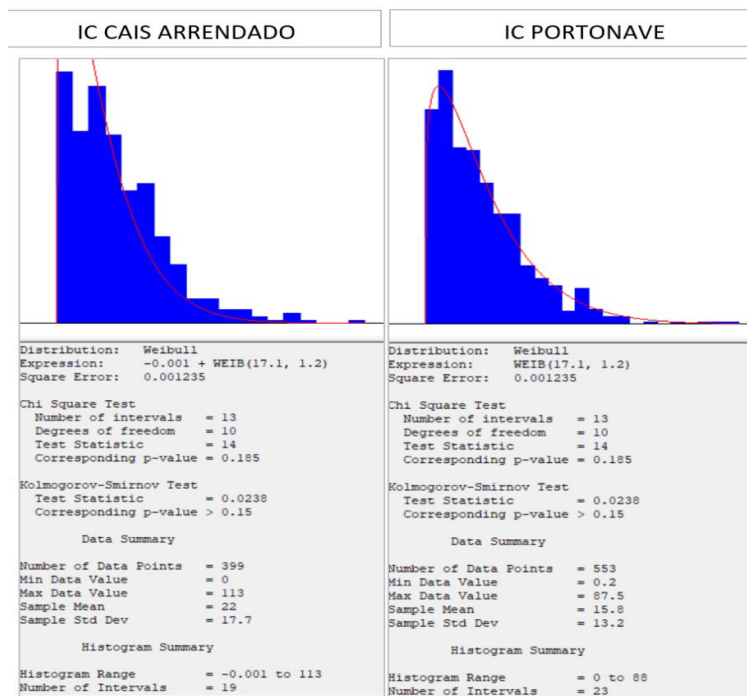


Imagem 3 – Taxa de chegada de navios no Complexo de Itajaí
Fonte: Elaboração própria

- B - Para o ano de 2020 foram consultadas, ainda na base da Antaq, as consignações (TEUs/atracação) para 100% dos eventos nos portos de Itajaí (Cais Arrendado), como mostra a figura abaixo, e o Terminal Privado Portonave.

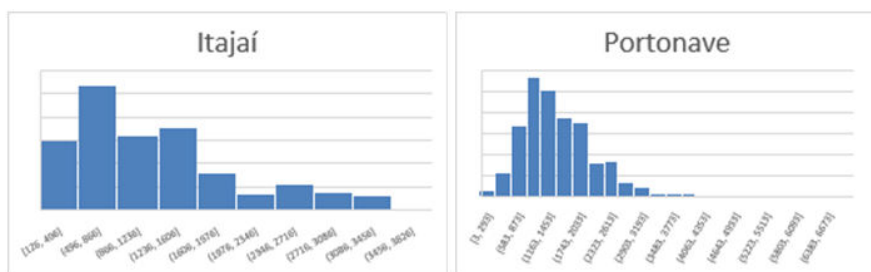


Imagem 4 – Consignações médias Complexo de Itajaí
Fonte: Elaboração própria

- C - Ainda para o ano de 2020, as bases de atracação foram consultadas e tratadas para geração das pranchas médias totais (TEU/embarcação), considerando 100% das atracações para os portos de Portonave (Terminal) e Itajaí (Cais Arrendado), como mostra os gráficos abaixo.

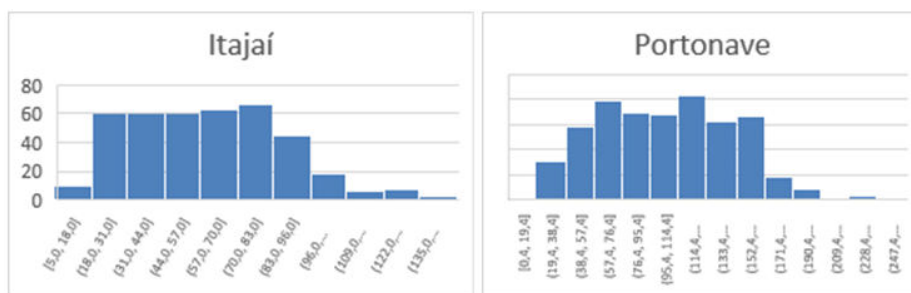


Imagem 5: Histograma de pranchas (TEU/h)
Fonte: Elaboração própria

- (D) – Outras considerações do modelo
 - Algoritmo do Canal Único e disponibilidade Cais

4.59. Com o intuito de caracterizar melhor as operações que regem a utilização do subsistema aquaviário do Complexo de Itajaí, desenvolveu-se algoritmo de modelagem que considerasse a ocupação do canal unidirecional de acesso ao Complexo de Itajaí, ponderando demandas alocadas de maneira estocástica para cada porto. Portanto, o algoritmo de decisão libera a embarcação para entrada no canal (com tempo médio de 1,37h de manobra), desde que haja disponibilidade de berços, bem como a quantidade de metros disponíveis de cada trecho de Cais.

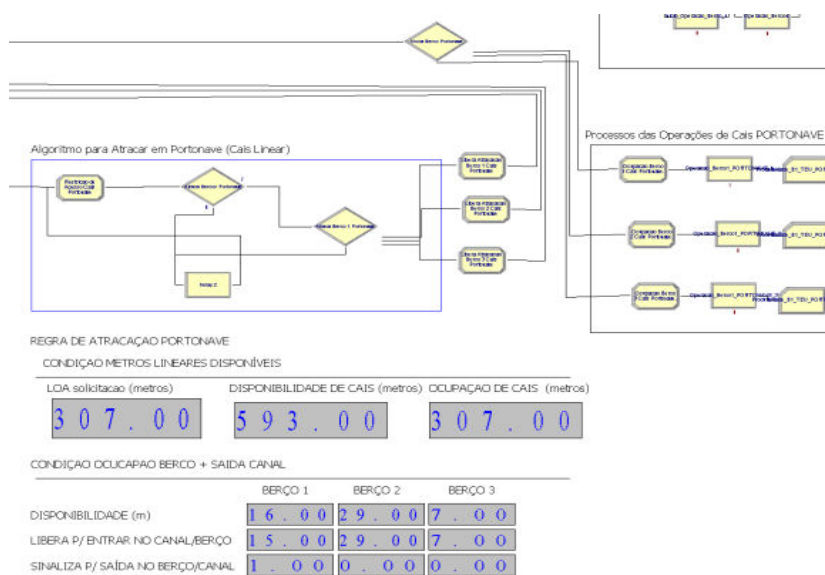


Imagem 6 – Algoritmo disponibilidade cais
Fonte: Elaboração própria

- Disponibilidade de berços conforme aumento do perfil dos navios

4.60. Outro ponto que merece destaque no modelo de simulação, desenhado para estimar os desempenhos futuros do Porto, foi à previsão do crescimento do tamanho da frota ao longo do tempo de contrato. Desta forma, o cenário contendo quatro navios atracados de forma simultânea, nos dois trechos de Cais de Itajaí, parece mais provável nas primeiras Fases da concessão, uma vez que, com a ampliação da frota prevista, o cenário mais provável para a Fase definitiva será o de dois berços de atracação, conforme detalhado com os diagramas de Cais abaixo.

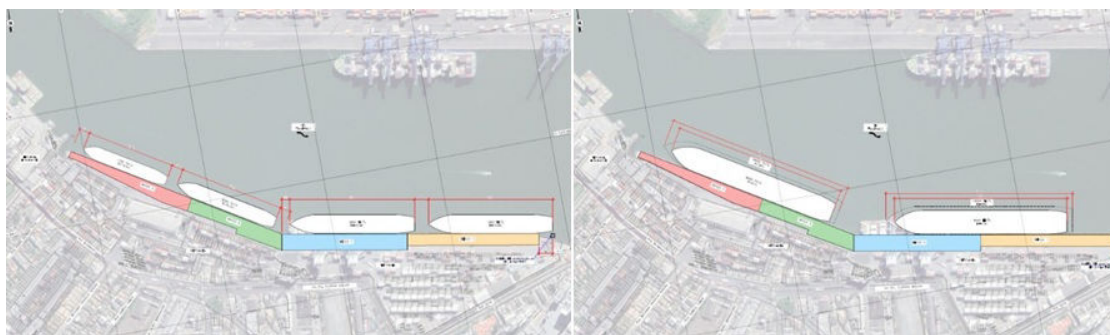


Imagem 7 – Disposição de navios nos cenários iniciais (esquerda) e finais (direita)
Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.61. Um exemplo deste fenômeno pode ser constatado na comparação dos gráficos (na sequência) de simulação após 2.000 horas de operação simulada (Eixo X do gráfico), cujas barras apresentadas representam a ocupação do Cais de Itajaí durante os Cenários propostos, conforme esquemas dispostos. No caso do Cenário F2 (inicial), o trecho do Cais deve receber com maior frequência dois navios simultaneamente que se observa nos picos (Eixo Y do gráfico), chegando a ocupações de até 550m.

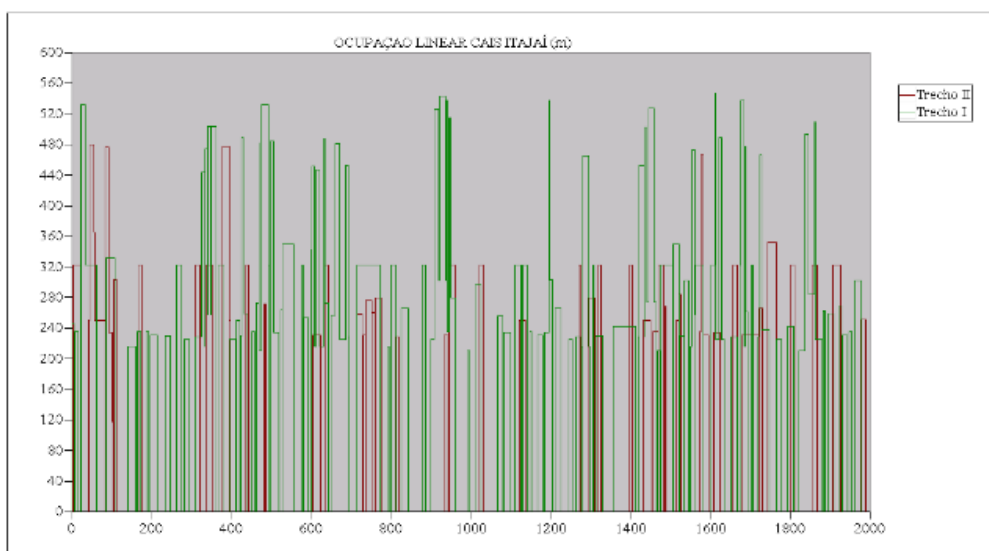


Imagem 8 – Utilização de trecho de cais no cenário da simulação F2 (ano de 2028)
Fonte: Elaboração própria

4.62. Já a figura abaixo, esta que representa a Fase 4 do projeto (ano de 2057), observa-se a representação gráfica que simula os novos perfis de navios previsto para um horizonte de 2050. Consta-se, portanto, menor frequência dos picos (Eixo Y), indicando pouco uso dos dois berços do trecho do Cais simultaneamente. Neste caso, a utilização das embarcações com LOA de 366 metros torna-se mais frequente.

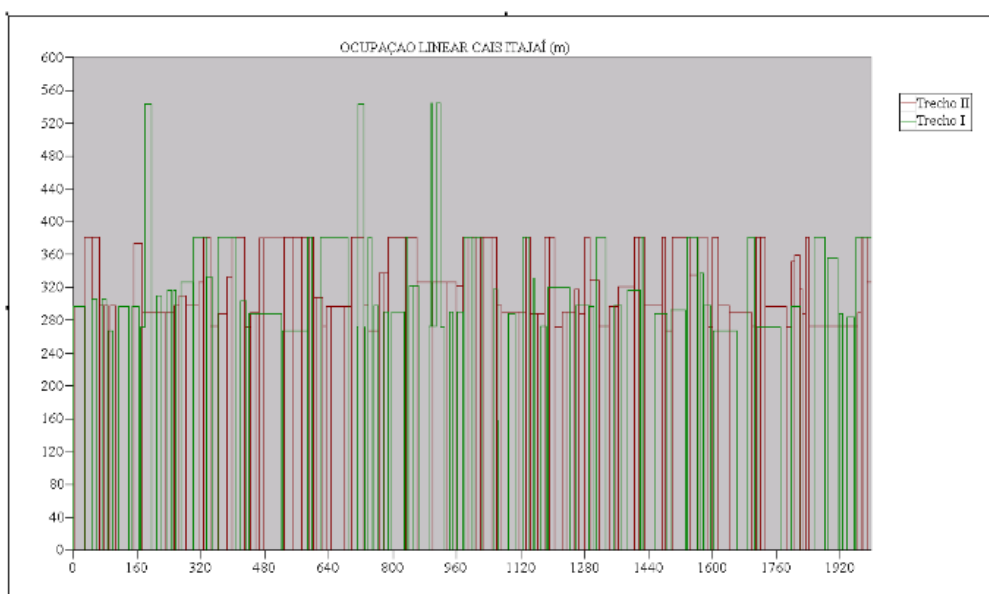


Imagem 9 – Utilização de trecho de cais no cenário da simulação F4 (ano de 2057)
Fonte: Elaboração própria

- Resultados das Simulação com carregamento de demanda futura, previsão de investimentos e expectativa de novos parâmetros de desempenho

4.63. A tela a seguir apresenta o resultado obtido ao final do período de vigência da concessão, considerando as técnicas de simulação apresentadas neste documento. São apresentados, também, os principais parâmetros considerados no carregamento de cenário e os principais resultados obtidos após cada rodada de simulação.

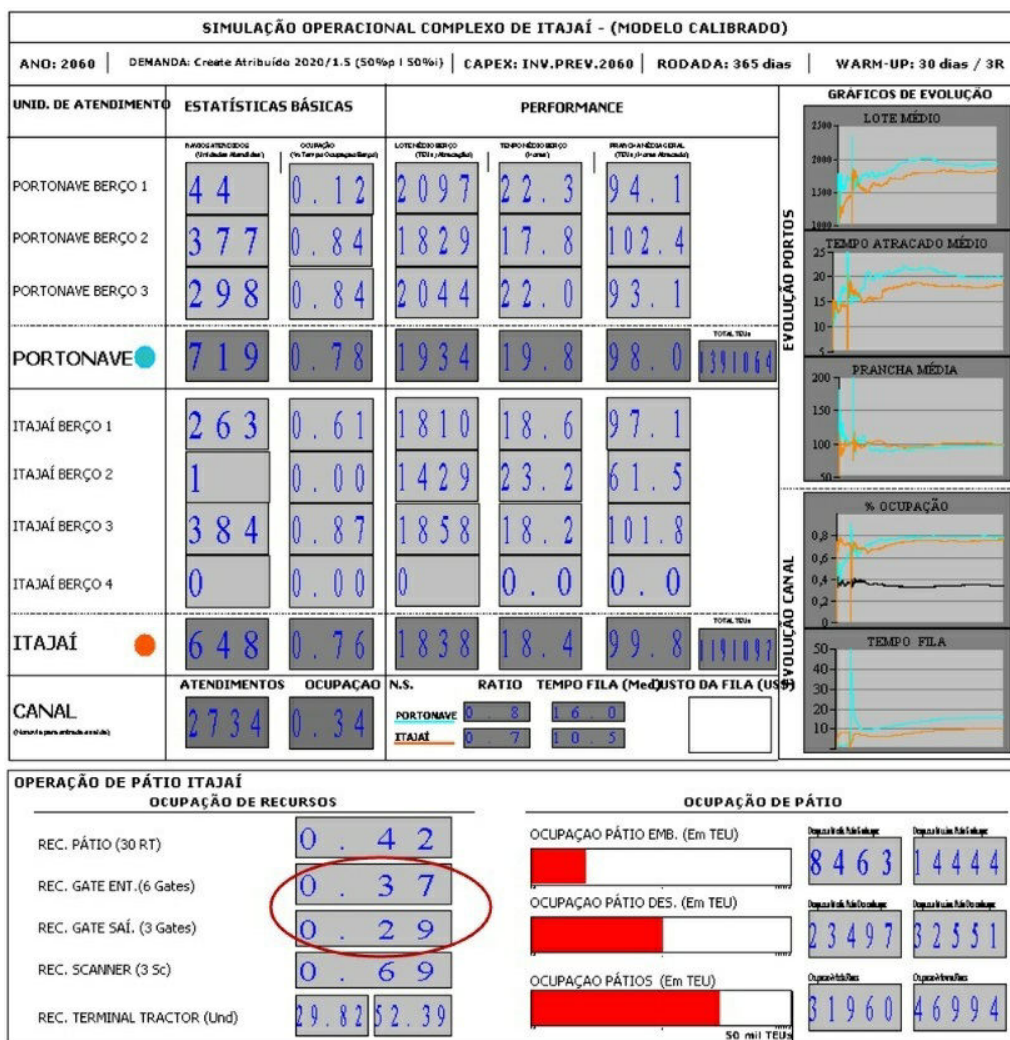


Imagem 12 – Indicadores de Simulação Dinâmica
Fonte: Elaboração própria

4.64. Por fim, observa-se alocação de 1,4 milhão de TEUs no Terminal Portonave e 1,2 milhão de TEUS para Itajaí, porto esse que representou um atendimento da demanda prevista para o Complexo na ordem (Share Capacity) de 42,9% em sua fase definitiva. Esse valor pode ser explicado, em parte, pela menor disponibilidade de berços em dois trechos de Cais, com inflexão entre esses, para navios superiores a classe Panamax. Diferentemente do que ocorre no Terminal Portonave, o qual dispõe de 3 berços contínuos e flexíveis, que possibilita um maior arranjo de embarcações atracadas simultaneamente. Vale destacar que o recurso Canal não se apresentou elo restritivo em nenhum dos cenários testados.

4.65. O faseamento em 3 etapas da expansão da capacidade do Porto de Itajaí foi estimado com base nas simulações dinâmicas, na priorização de investimentos e na necessidade de resguardar a continuidade operacional portuária. Ademais, para fins de simulação e divisão de *share* foi estimada a expansão gradual do Terminal Portonave até o seu limite de capacidade previsto em simulação.

Terminal	Fase 1 2023-2025		Fase 2 2026-2028		Fase 3 2029-2031		Fase definitiva 2032-2057	
Porto de Itajaí	560.000	35,9%	900.000	42,9%	1.050.000	42,9%	1.200.000	46,2%
TUP Portonave	1.000.000	64,1%	1.200.000	57,1%	1.400.000	57,1%	1.400.000	53,8%
Total	1.560.000		2.100.000		2.450.000		2.600.000	

Tabela 4: Capacidade dos Terminais de Contêineres no Complexo Portuário, em TEU
Fonte: Elaboração própria.

CAPEX

4.66. Quanto aos custos unitários adotados no CAPEX, foram referenciados em dados oficiais do governo, a saber, no Sistema de Custos Portuários (SICPORT) da ANTAQ, SINAPI, SICRO, Estudo pretérito EPL, pesquisas de mercado e subsídios do Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.67. Primeiramente, vale destacar que para composição de custos, os valores de custo unitário utilizados foram **com desoneração**.

4.68. Por sua vez, o BDI definido para projeção de investimentos na modelagem possui taxa de 31,31% conforme composição abaixo:

COMPOSIÇÃO DE BDI

ITEM	DISCRIMINAÇÃO	TAXA (%)	SITUAÇÃO DO INTERVALO ADMISSÍVEL	PARCELAS DO BDI - OBRAS PORTUÁRIAS (%)		
				1º Quartil	Média	3º Quartil
1	AC - ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	5,13%	OK	5,13%	5,52%	5,91%
2	SG - SEGUROS + GARANTIA	1,07%	OK	1,07%	1,22%	1,37%
3	R - RISCOS	1,96%	OK	1,96%	2,32%	2,66%
4	DF - DESPESAS FINANCEIRAS	0,98%	OK	0,98%	1,02%	1,06%
5	L - LUCRO BRUTO	8,02%	OK	8,02%	8,40%	8,77%
6	I - IMPOSTOS	10,15%				
6.1	PIS	0,65%				
6.2	COFINS	3,00%				
6.3	ISS (CONFORME LEGISLAÇÃO MUNICIPAL)	2,00%				
6.4	CONTRIB. PREV. SOBRE REC. BRUTA - CP	4,50%				
TOTAL DO BDI (R\$)			Parâmetros da Acórdão 2.622/2013 - Plenário (Obras Portuárias)			
PREÇO DE VENDA (R\$)			Sem CPRB	22,80%	27,48%	30,95%
BDI (%)			Com CPRB	25,31%	30,08%	33,62%

Onde:
AC: taxa de administração central;
S: taxa de seguros;
G: taxa de garantias;
R: taxa de riscos;
DF: taxa de despesas financeiras;
L: taxa de lucro/remuneração;
I: taxa de incidência de impostos (PIS, COFINS, ISS, CPRB).

$$BDI = \left[\frac{(1 + AC + S + R + G)(1 + DF)(1 + L)}{(1 - I)} - 1 \right] \times 100$$

Tabela 5: Composição BDI
Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.69. Os itens que serão detalhados nesta Nota Técnica referente ao Capex estão na seguinte estrutura:

I. Sistema Aquaviário

- Remoção parcial/adequações de estruturas na margem do canal em Navegantes;
- Remoção de casco soçobrado do navio Pallas;
- Implantação do VTS (Vessel Traffic Service);
- Reposicionamento do guia corrente próximo à Prefeitura de Navegantes
- Remoção do espigão transversal de Navegantes próximo à rua Presidente Nereu Ramos;
- Dragagem do canal de acesso, bacias de evolução e berços de atracação para cota de -16m;
- Readequação Molhe Norte (fase 02) e retirada do espigão transversal; e
- Implantação novo Pier turístico, terminal de passageiros e correspondente dragagem de implantação.

II. Sistema de Acostagem

- Dolfin de amarração na extremidade do Berço 1;
- Remoção de dolfin de amarração oeste do Pier de Passageiros;
- Novo dolfin de amarração oeste para o Pier de passageiros;
- Novas defensas nos berços 1, 2, 3 e 4;
- Implantação de segunda linha de trilhos para STS nos Berços 1, 2, 3 e 4; e
- Contenção da margem direita do canal em trecho ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer com cortina de estacas prancha.

III. Estruturas Retroportuárias

- Aquisição da área da Braskarne e sua adequação;
- Aquisição da área da Valeport;
- Aquisição de Estruturas retroárea para ampliação e sua adequação;
- Demolição do Armazém 3 e adequação do pátio;
- Nova rede de drenagem e melhorias no pavimento (área pública);
- Adequação de faixa de cais do pátio ao longo dos berços 3 e 4, contemplando extensão de cais na extremidade noroeste do berço 4;
- Demolição de edificação da área arrendada e Gates (APMT);
- Demolição de edificação da SPI e Gates (Cais Público);
- Demolição de edificação (galpão) da Braskarne;
- Execução do novo prédio administrativo e Gates de acesso; e
- Execução das vigas de rolamento dos RTG's (Rubber Tyred Gantry Crane).

IV. Equipamentos

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

4.70. Para os investimentos no **sistema aquaviário** foram definidos os seguintes valores de custo unitário e quantitativos:

4.71. Os valores adotados para os investimentos no sistema aquaviário tomaram como referências composições de custo, estudos diversos, projetos cedidos pelo Porto de Itajaí, pesquisa de mercado e contratos celebrados pela Superintendência do Porto de Itajaí com terceiros.

4.72. O valor do investimento na **remoção parcial/adequações de estruturas na margem do canal em Navegantes** foi estabelecido mediante composição de custo elaborada originalmente pelo Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind. Serão realizadas demolições de 950m³ de concreto armado emerso e 73m³ de concreto armado submerso. Os preços de referência foram extraídos do SICRO e SINAPI e posteriormente foram atualizados para a data-base de 01/2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (Estruturas em Concreto Armado). Por se tratar de obras realizadas no município de Navegantes, foi utilizado o BDI de 35,84% por conta da alíquota de ISSQN estabelecida na Lei Complementar nº 6, de 31 de dezembro de 2002.

4.73. Para a **remoção de casco soçobrado do navio Pallas** foi prevista a necessidade de atendimento a condicionantes arqueológicas. Dentre os documentos relevantes, destacam-se o Relatório 012918, elaborado em 23 de janeiro de 2018 pela empresa Sulmar Serviços Subaquáticos Ltda, contratada pela Superintendência do Porto de Itajaí para a caracterização do naufrágio. Os custos foram obtidos mediante cotações junto a empresas de arqueologia e mergulho. Também foi elaborada uma composição

de custo específica, com base no SICRO e SINAPI, para operador de máquinas, marinho e equipamentos. Por fim os valores foram atualizados para a data-base de 01/2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (Obras Complementares). Atenta-se que a remoção do navio Pallas é condicionante para a realização do alargamento da Bacia de Evolução nº 2 do acesso aquaviário, para um diâmetro de 530m.

4.74. Os investimentos de implantação do **Vessel Traffic Service (VTS)** foram consolidados pela Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC no âmbito do Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 06/2012, firmado pela então Secretaria de Portos da Presidência da República para a elaboração de estudos e projetos acerca dessa tecnologia. Foram excluídos os valores de manutenção e operação assistida, que compuseram os custos operacionais discriminados na Seção D – Operacional. Por fim, o montante final foi atualizado para a data-base de 01/2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (Obras Complementares)

4.75. A estimativa de valor para **reposicionamento do guia corrente** próximo à Prefeitura de Navegantes tomou como base o cálculo de volume dessa estrutura realizado pela empresa Hidrotopo Consultoria e Projetos Ltda, contratada pela Associação dos Usuários da Hidrovia Itajaí-Açu. O material foi cedido pela Superintendência do Porto de Itajaí à EPL. Nesse projeto, foi realizado um levantamento topo batimétrico para caracterizar toda a extensão do enrocamento, conforme ilustrado na figura a seguir:

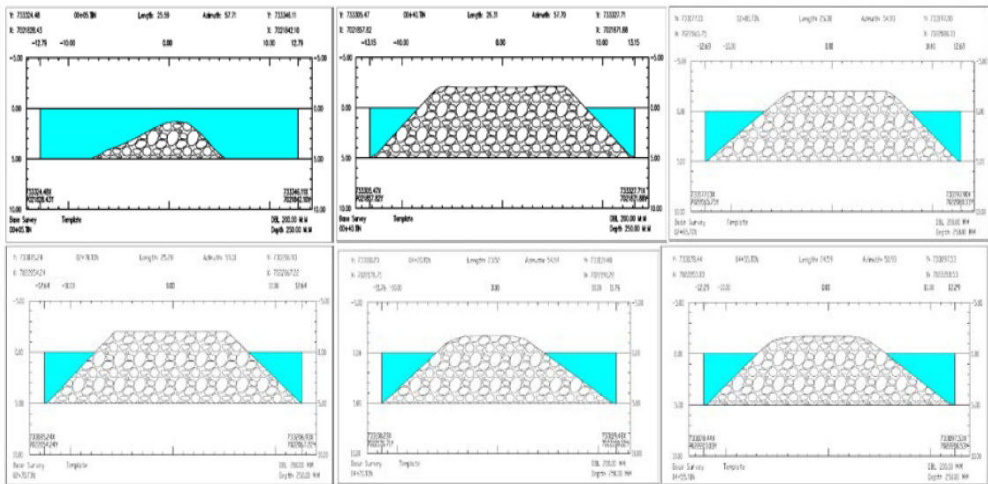


Imagem 13 – Seções típicas do Guia Corrente de Navegantes
Fonte: Elaboração própria

4.76. Com base nesse quantitativo, foi então estimado custo de remoção de pedras com uso de flutuante sobre balsa até a cota de -3m e, posteriormente, com escavadeira até a cota de -5m. Os valores foram atualizados para a data-base de 01/2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (Enrocamento). Por se tratar de obras realizadas no município de Navegantes, foi utilizado o BDI de 35,84% por conta da alíquota de ISSQN estabelecida na Lei Complementar nº 6, de 31 de dezembro de 2002. As obras de remoção do **espigão transversal de Navegantes próximo à rua Presidente Nereu Ramos** seguiram essa mesma lógica.

4.77. Na estimativa de valores para a **dragagem do canal de acesso, bacias de evolução e berços de atracação para cota de -16m**, primeiramente, procedeu-se com a definição do navio de projeto a ser atendido. Simulações de manobra em tempo real (Real-Time) contratadas pela Superintendência do Porto de Itajaí e realizadas pela empresa Technomar Engenharia Oceânica entre dezembro de 2018 e janeiro de 2019 indicam a viabilidade de navegação do navio de 366m de LOA, 51,3m de Boca e 12,7m de calado, caso a bacia de evolução nº 2 seja adequada para um diâmetro de 530m. Por outro lado, o projeto denominado Restructuring Study Turning Basin 5, Porto of Itajaí, Brazil, de autoria da empresa Arcadis, elaborado em 2013, indica que o Complexo Portuário de Itajaí poderá atender navios de até 400m de LOA, 59m de Boca e 12,9m de calado com a devidas ações estruturantes, incluindo dragagem e outras obras estruturantes. Dessa forma, foram contemplados investimentos para incremento de profundidade, mas também para adequação do traçado geométrico.

4.78. Para fins de modelagem, considera-se que a Concessionária irá contratar empresa especializada de dragagem. O preço unitário do m³ de dragagem com equipamento *Trailing Suction Hopper Dredger* (TSHD) foi extraído do Contrato 25/2018, celebrado entre Superintendência do Porto de Itajaí e a empresa Van Oord Serviços e Operações Marítimas Ltda para realização de campanhas de dragagem de manutenção. Atenta-se que esse instrumento contratual possui vigência até janeiro de 2024.

4.79. A título de comparação, foram compilados os preços unitários de obras anteriores realizadas no próprio complexo portuário. A tabela a seguir sintetiza essa análise, haja vista que todos os preços unitários foram atualizados para a data-base de janeiro de 2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (Dragagem).

Descrição da Obra	Preço da obra (R\$)	Data base	Preço em JAN/2021 (R\$)
Dragagem de Aprofundamento (2006) - De -10,0m para -11,0m	6,49	jan/06	13,34
Dragagem Emergencial (2008) – Restabelecimento pós enchente	7,48	dez/08	13,03
Dragagem de Aprofundamento (2010) - De -11,0m para -14,0m	6,70	ago/10	12,31
Dragagem Manutenção (2012) - Meta -14,0m	7,04	jun/12	12,52
Dragagem Manutenção (2016) - Meta -14,0m (Proposta)	6,50	dez/16	8,70
Dragagem Manutenção (2018) - Meta -14,0m (Contrato 25/2018 - SPI)	11,07	jun/18	12,89

Tabela 6: Comparativo de preços unitários do m³ dragado com TSHD
Fonte: elaboração própria

4.80. Considerando que a mediana de R\$12,71/m³ e a média simples de R\$12,13/m³, conclui-se que o preço adotado para a modelagem (R\$12,89/m³) além de mais atual, mantém-se em linha com o histórico observado. Cabe mencionar, por fim, que nesse preço do m³ unitário, estão inclusos os custos de mão de obra, combustível, insumos, manutenção e operação de equipamentos. A produção mensal estimada foi de 1.483.251,85m³ a uma Distância Média de Transporte (DMT) de 5 milhas náuticas. Adicionalmente, foram calculados 2 percentuais de BDI por conta das alíquotas de ISSQN, sendo o custo dividido em 50% para o município de Itajaí e 50% para Navegantes.

4.81. O cálculo de volume para a dragagem de aprofundamento e adequação para a cota de -16,0m foi calculado pela empresa Hidrotopo Consultoria e Projetos Ltda, contratada pela Associação dos Usuários da Hidrovia Itajaí-Açu. O material então cedido pela Superintendência do Porto de Itajaí à EPL. Os levantamentos foram realizados entre janeiro de 2019 e abril de 2020 com equipamento multifeixe de alta frequência (200 KHz), recobrimento de 200%, profundidades referenciadas ao nível de redução (NR) estabelecido pela DHN e demais procedimentos estipulados pela NORMAM-25/DHN 2ª revisão.

4.82. Finalmente, cabe destacar que não houve previsão específica de pagamento de mobilização e desmobilização para as obras de aprofundamento, tendo em vista que a modelagem de custos detalhada na Seção D – Operacional já estabelece um único evento de mobilização (ao longo dos 35 anos de contrato) e um único evento de desmobilização (ao longo dos 35 anos de contrato). Assim, espera-se que o concessionário aproveite a disponibilidade do equipamento para execução dos diversos serviços de dragagem de implantação (aprofundamento) e dragagem de manutenção previsto na concessão.

4.83. A **readequação do molhe norte (Navegantes)** será acompanhada de remoção de um espigão transversal residual. Tais obras possibilitarão um futuro alargamento da infraestrutura de acesso aquaviário na entrada da barra para 200m (30m adicionais em relação aos atuais 170m). A figura a seguir ilustra a posição futura do molhe norte após o deslocamento, o espigão transversal a ser removido e a largura projetada para o traçado geométrico. Atenta-se que essa obra se mostra necessária para possibilitar o acesso de navios de até 400m de LOA e 59m de Boca.



Imagem 14 – Entrada da barra do Rio Itajaí-Açu após o deslocamento do molhe norte (Navegantes)

Fonte: Elaboração própria

4.84. A obra foi dimensionada com base nos quantitativos definidos no projeto denominado Restructuring Study Turning Basin 5, Porto of Itajaí, Brazil, de autoria da empresa Arcadis. Esse estudo foi elaborado no ano de 2013 por ocasião da avaliação da viabilidade para implantação da bacia de evolução 2 e possui seções transversais que possibilitam a estimativa das diferentes frações de rochas a serem utilizadas no enrocamento. Os valores foram atualizados para a data-base de 01/2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (Enrocamento). Por se tratar de obras realizadas no município de Navegantes, foi utilizado o BDI de 35,84% por conta da alíquota de ISSQN estabelecida na Lei Complementar nº 6, de 31 de dezembro de 2002.

4.85. Referente ao item “**novo Pier turístico, terminal de passageiros e correspondente dragagem de implantação**” o subsídio utilizado foi a composição de custo elaborada pelo Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

CÓDIGO DO SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE	CUSTO UNITÁRIO	CUSTO TOTAL	PREÇO UNITÁRIO (Custo+BDI) (R\$)	PREÇO TOTAL (Custo+BDI) (R\$)
	Implantação novo Pier turístico						
	Preliminares						
COMP234-1	Mobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	243.093,00	243.093,00	319.205,42	319.205,42
COMP226-8	Administração local	% avanço físico	100,00	23.094,80	2.309.480,40	30.325,79	3.032.578,72
COMP003	Canteiro de obras	un	1,00	30.195,50	30.195,50	39.649,71	39.649,71
COMP229	Investigações geotécnicas	m	300,00	235,12	70.536,00	308,74	92.620,82
COMP254	Projeto executivo	un	1,00	1.722.435,00	1.722.435,00	2.261.729,40	2.261.729,40
	Fundação						
	Estacas metálicas Ø1016 mm, espessura de 16 mm, Aço ASTM A572 GR50 (394,6 kg/m)						
COMP033	Fornecimento e fabricação	ton	3.180,00	12.076,69	38.403.869,01	15.857,90	50.428.120,40
COMP034	Transporte e cravação	m	8.050,00	858,48	6.910.775,45	1.127,27	9.074.539,25
COMP035	Arrasamento	un	144,00	978,47	140.899,67	1.284,83	185.015,36
COMP023-2	Concreto submerso C40 com sílica ativa	m³	1.200,00	670,43	804.514,22	880,34	1.056.407,62
COMP011	Aço CA-50	ton	215,00	9.390,00	2.018.850,00	12.330,01	2.650.951,94
COMP228	Ensaio de prova de carga dinâmica	un	8,00	15.000,00	120.000,00	19.696,50	157.572,00
	Superestrutura						
	Concreto						
COMP022	Formas	m²	10.725,00	132,78	1.424.065,50	174,35	1.869.940,41
COMP011	Aço CA-50	ton	1.100,00	9.390,00	10.329.000,00	12.330,01	13.563.009,90
COMP023	Concreto C40	m³	7.150,00	605,09	4.326.365,47	794,54	5.680.950,50
	Acessórios						
	Cabeços 100t						
COMP131	Fornecimento	un	10,00	31.780,00	317.800,00	41.730,32	417.303,18
COMP132	Transporte e instalação	un	10,00	10.387,69	103.876,89	13.640,07	136.400,75
	Escada de marinho						
COMP135	Fornecimento	un	3,00	13.273,13	39.819,38	17.428,94	52.286,83
COMP136	Transporte e instalação	un	3,00	6.889,62	20.668,85	9.046,76	27.140,27
	Edificações						
CUB CSL-8	Novo terminal de passageiros	m²	2.700,00	2.061,02	5.564.754,00	2.706,33	7.307.078,48

Tabela 7: Composição pier turístico

Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.86. As composições de custo elaboradas pelo consórcio tiveram como referência principal a SINAPI SC Dezembro 2020 e tabelas de referências complementares o DNIT SICRO SC JULHO/2020 | SEINFRA-CE V26.1 | ORSE-SE NOVEMBRO/2020 | SEURB-SP JUL/2020.

4.87. Para correção da data base do estudo, a atualização dos valores foi realizada para cada item da planilha, utilizando os Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV conforme ilustrado abaixo:

Dez/20	Jan/21	Item
587,922	592,908	Obras Complementares
781,279	801,613	Estruturas Metálicas
628,549	638,647	Estrutura em Concreto armado

Tabela 8: atualizações do item pier turístico

Fonte: Elaboração própria.

4.88. O custo unitário definido para dragagem do píer foi o mesmo considerado para o item “**dragagem do canal de acesso, bacias de evolução e berços de atracação para cota de -16m**”, descrito anteriormente.

4.89. Para os investimentos no **sistema de acostagem** foram definidos os seguintes valores de custo unitário e quantitativos:

4.90. Referente ao item “**Dolfin de amarração na extremidade do Berço 1**” o subsídio utilizado foi a composição de custo elaborada pelo Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

CÓDIGO DO SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE	CUSTO UNITÁRIO	CUSTO TOTAL	PREÇO UNITÁRIO (Custo+BDI) (R\$)	PREÇO TOTAL (Custo+BDI) (R\$)	SUBTOTAL
	ESTRUTURAS DE ACOSTAGEM							
	Dolfin de amarração na extremidade do Berço 1 da APMT para possibilitar operação de navios maiores							4.630.098,50
	Preliminares							
COMP234-1	Mobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	243.093,00	243.093,00	319.205,42	319.205,42	
COMP226-2	Administração local	% avanço físico	100,00	5.773,70	577.370,10	7.581,45	758.144,68	
COMP003	Canteiro de obras	un	1,00	30.195,50	30.195,50	39.649,71	39.649,71	
COMP229	Investigações geotécnicas	m	150,00	235,12	35.268,00	308,74	46.310,41	
COMP252	Projeto executivo	un	1,00	114.829,00	114.829,00	150.781,96	150.781,96	
	Fundação							
	Estacas metálicas Ø1016 mm, espessura de 16 mm, Aço ASTM A572 GR50 (394,6 kg/m)							
COMP033	Fornecimento e fabricação	ton	130,00	12.076,69	1.569.969,49	15.857,90	2.061.526,93	
COMP034	Transporte e cravação	m	340,00	858,48	291.883,68	1.127,27	383.272,47	
COMP035	Arrasamento	un	6,00	978,47	5.870,82	1.284,83	7.708,97	
COMP023-2	Concreto submerso C40 com sílica ativa	m³	50,00	670,43	33.521,43	880,34	44.016,98	
COMP011	Aço CA-50	ton	9,00	9.390,00	84.510,00	12.330,01	110.970,08	
COMP228	Ensaio de prova de carga dinâmica	un	1,00	15.000,00	15.000,00	19.696,50	19.696,50	
	Superestrutura							
	Concreto							
COMP022	Formas	m²	210,00	132,78	27.883,80	174,35	36.614,22	
COMP011	Aço CA-50	ton	10,00	9.390,00	93.900,00	12.330,01	123.300,09	
COMP023	Concreto C40	m³	85,00	605,09	51.432,32	794,54	67.535,78	
	Acessórios							
	Cabeços 100t							
COMP131	Fornecimento	un	1,00	31.780,00	31.780,00	41.730,32	41.730,32	
COMP132	Transporte e instalação	un	1,00	10.387,69	10.387,69	13.640,07	13.640,07	
	Escada de marinho							
COMP135	Fornecimento	un	1,00	13.273,13	13.273,13	17.428,94	17.428,94	
COMP136	Transporte e instalação	un	1,00	6.889,62	6.889,62	9.046,76	9.046,76	
	Finais							
COMP227	Data book e as built	un	1,00	45.931,60	45.931,60	60.312,78	60.312,78	
COMP234-1	Desmobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	243.093,00	243.093,00	319.205,42	319.205,42	

Tabela 9: Composição do item dolfin de amarração na extremidade do berço 1

Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.91. As composições de custo elaboradas pelo consórcio tiveram como referência principal a SINAPI SC Dezembro 2020 e tabelas de referências complementares o DNIT SICRO SC JULHO/2020 |SEINFRA-CE V26.1 | ORSE-SE NOVEMBRO/2020 | SEURB-SP JUL/2020.

4.92. Para correção da data base do estudo, o valor final (subtotal) foi atualizado para data-base de 01/2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV pelo item mais representativo, Estrutura Metálica, conforme índices abaixo:

Dez/20	Jan/21	Item
781,279	801,613	Estruturas Metálicas

Tabela 10: Correção do item dolfin de amarração na extremidade do berço 1

Fonte: Elaboração própria.

4.93. Referente aos serviços de **Remoção do dolfin de amarração oeste do Pier de Passageiros**, o subsídio utilizado foi a composição de custo elaborada pelo Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

CÓDIGO DO SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE	CUSTO UNITÁRIO	CUSTO TOTAL	PREÇO UNITÁRIO (Custo+BDI) (R\$)	PREÇO TOTAL (Custo+BDI) (R\$)	SUBTOTAL
	Remoção do Dolfin de Amarração oeste do Pier de Passageiros							747.901,61
	Preliminares							
COMP250-1	Mobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	21.079,30	21.079,30	27.679,22	27.679,22	
COMP251-1	Administração local	% avanço físico	1,00	107.910,59	107.910,59	141.697,40	141.697,40	
COMP003	Canteiro de obras	un	1,00	30.195,50	30.195,50	39.649,71	39.649,71	
	Demolição							
COMP007-2	Concreto armado	m³	170,00	1.530,89	260.252,05	2.010,22	341.736,96	
COMP007-1	Concreto armado submerso	m³	7,00	12.093,39	84.653,76	15.879,84	111.158,85	
COMP223	Pedras	m³	1.025,00	37,97	38.919,42	49,86	51.105,09	
	Remoção							
COMP224	Cabeço existente	un	1,00	5.479,51	5.479,51	7.195,15	7.195,15	
	Finais							
COMP250-1	Desmobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	21.079,30	21.079,30	27.679,22	27.679,22	

Tabela 11: Composição do item remoção do dolfin de amarração oeste pier de passageiros

Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.94. Seguindo a mesma metodologia indicada no item anterior, a correção da data base para o estudo se deu através da conversão do valor final (subtotal) para data-base de 01/2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (Obras Complementares), utilizando índices abaixo:

Dez/20	Jan/21	Item
587,922	592,908	Obras Complementares

Tabela 12: Composição do item dolfin de amarração oeste pier de passageiros

Fonte: Elaboração própria

4.95. O novo dolfin de amarração oeste para o Pier de passageiros também utilizou composição de custo elaborada pelo Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind conforme planilha abaixo:

CÓDIGO DO SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE	CUSTO UNITÁRIO	CUSTO TOTAL	PREÇO UNITÁRIO (Custo+BDI) (R\$)	PREÇO TOTAL (Custo+BDI) (R\$)	SUBTOTAL
	Novo dolfin de amarração oeste para o Pier de passageiros							1.860.466,76
	Preliminares							
COMP234	Mobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	82.726,59	82.726,59	108.628,29	108.628,29	
COMP226-2	Administração local	% avanço físico	100,00	5.773,70	577.370,10	7.581,45	758.144,68	
COMP003	Canteiro de obras	un	1,00	30.195,50	30.195,50	39.649,71	39.649,71	
COMP229	Investigações geotécnicas	m	150,00	235,12	35.268,00	308,74	46.310,41	
COMP252	Projeto executivo	un	1,00	114.829,00	114.829,00	150.781,96	150.781,96	
	Fundação							
	Estacas pré-moldadas de concreto centrifugado - ø70 cm							
COMP245	Fornecimento, transporte e cravação	m	430,00	579,98	249.390,24	761,57	327.474,33	

COMP246	Arrasamento	un	12,00	1.541,56	18.498,69	2.024,22	24.290,63	
COMP228	Ensaio de prova de carga dinâmica (carga de trabalho máxima de 220 tf de compressão)	un	1,00	15.000,00	15.000,00	19.696,50	19.696,50	
	Superestrutura							
	Concreto "in loco"							
COMP022	Formas	m²	100,00	132,78	13.278,00	174,35	17.435,34	
COMP011	Aço CA-50	ton	5,00	9.390,00	46.950,00	12.330,01	61.650,05	
COMP023	Concreto C40	m³	70,00	605,09	42.356,03	794,54	55.617,70	
	Acessórios							
	Cabeços							
COMP131	Fornecimento	un	1,00	31.780,00	31.780,00	41.730,32	41.730,32	
COMP132	Transporte e instalação	un	1,00	10.387,69	10.387,69	13.640,07	13.640,07	
	Escada de marinheiro							
COMP135	Fornecimento, fabricação e pintura	un	1,00	13.273,13	13.273,13	17.428,94	17.428,94	
COMP136	Transporte e instalação	un	1,00	6.889,62	6.889,62	9.046,76	9.046,76	
	Finais							
COMP227	Data book e as built	un	1,00	45.931,60	45.931,60	60.312,78	60.312,78	
COMP234	Desmobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	82.726,59	82.726,59	108.628,29	108.628,29	

Tabela 13: Composição do item dolfin de amarração oeste pier de passageiros
Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.96. A atualização dos valores para data base do estudo foi realizada para cada item da planilha, utilizando os Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV conforme ilustrado abaixo:

Dez/20	Jan/21	Item
587,922	592,908	Obras Complementares
781,279	801,613	Estruturas Metálicas
628,549	638,647	Estrutura em Concreto armado

Tabela 14: Atualização do item dolfin de amarração oeste pier de passageiros
Fonte: Elaboração própria

4.97. As **novas defensas** projetadas para os berços 1, 2, 3 e 4 tiveram como subsídio a planilha e cálculo elaborado pelo Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

CÓDIGO DO SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE	CUSTO UNITÁRIO	CUSTO TOTAL	PREÇO UNITÁRIO (Custo+BDI) (R\$)	PREÇO TOTAL (Custo+BDI) (R\$)	SUBTOTAL
	Novas defensas para navios maiores em todos os berços							14.437.116,45
	Defensas existentes							
COMP221	Remoção	un	49,00	10.387,69	508.996,78	13.640,07	668.363,67	
	Novas defensas SCN 1100 E3.0 E≥877,5kN.m R≤1492,2kN							
COMP133	Fornecimento	un	49,00	194.450,00	9.528.050,00	255.332,30	12.511.282,46	
COMP134	Transporte e instalação	un	49,00	19.543,57	957.634,86	25.662,66	1.257.470,33	

Tabela 14: Composição do item novas defensas
Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.98. Para definição de quantitativo e especificação das novas defensas a serem instaladas nos berços de atracação, foi realizado o cálculo da energia de atracação conforme detalhado a seguir:

Trelleborg Marine Systems

PROJECT INFORMATION

Project Title	Not Stated
Country	Not Stated
Project Reference	Not Stated
Prepared By	Not Stated

SHIP DATA

Ship Category		Post Panamax Container
Select Dimensions By		Displacement
Deadweight	dwt	165.000 t*
Displacement	Mo	215.000 t*
Overall Length	LoA	400,0 m*
Length Between Perpendiculars	LBP	376,0 m*
Beam	B	59,00 m*
Laden Draft	D	16,00 m*
Freeboard	F	2,00 m*
Block Coefficient	Cb	0,591 CB >1 not possible

BERTHING DATA

Berthing Mode		Side Berthing
Structure Type		Open Structure
Eccentricity Calculation Method		Full Calculation
Under Keel Clearance	Kd	0,50 m
Impact from Bow	x	25,00 %
		94,00 m
Radius of Gyration	K	83,58 m
Impact to Centre of Mass	R	98,52 m
Berthing Angle	α	5,00 deg
Velocity Vector Angle	Φ	67,58 deg
Added Mass Coefficient	Cm	1,800 PIANC (2002)
Eccentricity Coefficient	Ce	0,503
Berth Configuration Coefficient	Cc	1,000
Softness Coefficient	Cs	1,000

BERTHING ENERGY

Berthing Velocity	Vb	80 mm/s*
BS6349: Part 4: 1994: Fig 1 (Displacement v Velocity)		
Normal Energy	EN	623 kNm 63,5 t-m
Factor of Safety	Fs	1,40 *
	Ea	872 kNm 88,9 t-m

For further information about this spreadsheet,
please contact Trelleborg Marine Systems
www.trelleborg.com/marine
tms@trelleborg.com

*User defined

DEFENSA-ENERGIA-Energy Calculation(trelleborg)/Summary
EandOE 02/12/2020(11:04)

Imagem 15 – Cálculo de energia de atracação
Fonte: Trelleborg

4.99. Seguindo a mesma metodologia indicada no item anterior, a correção da data base para o estudo se deu através da conversão do valor final (subtotal) para data-base de 01/2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (Equipamentos).

Dez/20	Jan/21	Item
609,972	633,118	Equipamentos

Tabela 15: Atualização do item novas defensas
Fonte: Elaboração própria

4.100. Os investimentos destinados a Implantação da **segunda linha de trilhos para STS nos Berços 1, 2, 3 e 4** também utilizou a composição de custo elaborada pelo consórcio conforme planilha abaixo:

CÓDIGO DO SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE	CUSTO UNITÁRIO	CUSTO TOTAL	PREÇO UNITÁRIO (Custo+BDI) (R\$)	PREÇO TOTAL (Custo+BDI) (R\$)	SUBTOTAL
	Implantação de segunda linha de trilhos para STS nos Berços 1, 2, 3 e 4, bitola 30,48 m, no lado da terra, inclusive fundações							11.795.858,43
	Preliminares							
COMP234	Mobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	82.726,59	82.726,59	108.628,29	108.628,29	
COMP226-8	Administração local	% avanço físico	100,00	23.094,80	2.309.480,40	30.325,79	3.032.578,72	
COMP003	Canteiro de obras	un	1,00	30.195,50	30.195,50	39.649,71	39.649,71	
COMP229	Investigações geotécnicas	m	150,00	235,12	35.268,00	308,74	46.310,41	
COMP253	Projeto executivo	un	1,00	413.384,40	413.384,40	542.815,06	542.815,06	
	Fundação - Estacas pré-moldadas de concreto centrifugado - ø60 cm							
COMP245-1	Fornecimento, transporte e cravação	m	8.050,00	376,62	3.031.821,63	494,54	3.981.084,99	
COMP246	Arrasamento	un	161,00	1.541,56	248.190,80	2.024,22	325.899,33	
COMP228	Ensaio de prova de carga dinâmica	un	10,00	15.000,00	150.000,00	19.696,50	196.965,00	
	Superestrutura							
COMP022	Forma	m²	1.570,00	132,78	208.464,60	174,35	273.734,87	
COMP011	Aço CA-50	ton	108,00	9.390,00	1.014.120,00	12.330,01	1.331.640,97	
COMP023	Concreto estrutural fck>=40 MPa	m³	720,00	605,09	435.661,98	794,54	572.067,74	
	Tilho A100							
COMP257	Fornecimento	evento	800,00	494,84	395.870,40	649,77	519.817,42	
COMP258	Transporte e instalação	m	800,00	624,21	499.371,60	819,66	655.724,85	
	Finais							
COMP227	Data book e as built	un	1,00	45.931,60	45.931,60	60.312,78	60.312,78	
COMP234	Desmobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	82.726,59	82.726,59	108.628,29	108.628,29	
	Fechamento do "vazio" na extremidade do módulo 4 do Berço 4							

Contemplado pelo item 18

Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.101. A atualização dos valores para data base do estudo foi realizada de forma individualizada para cada item da planilha, considerando os seguintes Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV:

Dez/20	Jan/21	Item
587,922	592,908	Obras Complementares
781,279	801,613	Estruturas Metálicas
628.549	638.647	Estrutura em Concreto armado

Fonte: Elaboração própria

4.102. Finalizando o sistema de acostagem, o item **contenção da margem direita do canal** em trecho ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer com cortina de estacas prancha, teve como referência o subsídio fornecido pelo consórcio conforme detalhado na tabela a seguir:

CÓDIGO DO SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE	CUSTO UNITÁRIO	CUSTO TOTAL	PREÇO UNITÁRIO (R\$)
	Contenção da margem direita do canal ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer com cortina de estacas prancha					
	Preliminares					
COMP234	Mobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	82.726,59	82.726,59	108.628,2
COMP226-8	Administração local	% avanço físico	100,00	23.094,80	2.309.480,40	30.325,79
COMP003	Canteiro de obras	un	1,00	30.195,50	30.195,50	39.649,71
COMP229	Investigações geotécnicas	m	500,00	235,12	117.560,00	308,74
COMP233	Topografia cadastral	m²	12.250,00	0,66	8.085,00	0,87
COMP239	Projeto executivo	un	1,00	688.974,00	688.974,00	904.691,7
	Combiwall ø1016 #25mm + AZ19-700					
	Estaca metálicas ø1016 #25mm (l=31m) 611 kg/m					
COMP033-1	Fornecimento e fabricação	ton	2.065,00	11.664,19	24.086.548,98	15.316,25
COMP034	Transporte e cravação	m	3.380,00	858,48	2.901.667,21	1.127,27
COMP035	Arrasamento	un	109,00	978,47	106.653,23	1.284,83
	Estaca prancha AZ19-700					
COMP235	Fornecimento e fabricação (inclusive conector C9)	ton	380,16	11.664,19	4.434.257,85	15.316,25
COMP222	Transporte e cravação	m	2.375,00	230,28	546.919,93	302,38
COMP236	Tirante de aço CP 190 RB – 8 ø 15,2mm (109 unidades)	m	6.375,00	208,79	1.331.036,25	274,16
COMP141	Acoragem com grout	un	25,00	420,59	10.514,75	552,28
	Viga de coroamento					
COMP022	Formas e escoramento	m²	1.225,00	132,78	162.655,50	174,35
COMP011	Aço CA-50	ton	110,00	9.390,00	1.032.900,00	12.330,01
COMP023	Concreto Fck 40 Mpa	m³	735,00	605,09	444.738,27	794,54
	Reaterro					
COMP238	Aterro em material granular	m³	3.675,00	100,95	370.982,06	132,55
	Pavimentação					
COMP237	Pavimentação em blocos intertravados	m²	1.225,00	70,00	85.750,00	91,92
	Finais					
COMP227	Data book e as built	un	1,00	45.931,60	45.931,60	60.312,78
COMP234	Desmobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	82.726,59	82.726,59	108.628,2

Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.103. A atualização dos valores para data base do estudo também foi realizada de forma individualizada para cada item da planilha, considerando os seguintes Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV:

Dez/20	Jan/21	Item
587,922	592,908	Obras Complementares
781,279	801,613	Estruturas Metálicas
628.549	638.647	Estrutura em Concreto armado

Fonte: Elaboração própria

4.104. Para os investimentos das **Estruturas Retroportuárias que compõem o sistema de armazenagem** foram definidos os seguintes valores de custo unitário e quantitativos:

4.105. Referente ao item “**Aquisição da área da Braskarne**” o subsídio utilizado foi à composição de custo elaborada pelo consórcio.

CÓDIGO DO SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE	CUSTO UNITÁRIO	CUSTO TOTAL	PREÇO UNITÁRIO (Custo+BDI) (R\$)
	Aquisição da área da BRASKARNE e adequação da mesma para pátio					
INFO SPI	Aquisição da área da Braskarne (Ver nota 1)	m²	35.000,00	3.288,61	115.101.231,82	3.288,61

Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.106. A memória de cálculo contendo quantitativo e custo unitário está detalhada na tabela abaixo:

Descrição	Área (m²)	Valor (R\$/m²)	Depreciação (%)	Valor considerado (R\$)
Área de pátios	35.000,00	1.408,86	0,00%	49.310.100,00
Adicional área pavimentada (valor agregado)	24.550,00	70,00	0,00%	1.718.500,00
Edificações	19.450,00	1.075,43	33,20%	13.972.631,82
Cais	6.000,00	12.500,00	33,20%	50.100.000,00
Total				115.101.231,82

Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.107. Valor do terreno: valor médio obtido das avaliações dos terrenos com características similares relativos ao contrato 022/2017;

4.108. Para avaliação estimada dos valores de edificações foi criada uma planilha com base no relatório “Valores de edificações de imóveis urbanos” do Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias de Engenharia de São Paulo (Ibape/SP) que considera as recomendações da ABNT NBR 14.653.

4.109. Para estabelecimento do valor da edificação nova foi considerado o preço por m² do CUB Custos Unitários Básicos de Construção (imagem abaixo) + BDI 25%;

(NBR 12.721:2006 - CUB 2006)

CUB/m² dados de Janeiro/2021, para ser usado em Fevereiro/2021

Os valores abaixo referem-se aos Custos Unitários Básicos de Construção (CUB/m²), calculados de acordo com a Lei Fed. nº. 4.591, de 16/12/64 e com a Norma Técnica NBR 12.721:2006 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e são correspondentes ao mês de **Fevereiro/2021**. "Estes custos unitários foram calculados conforme disposto na ABNT NBR 12.721:2006, com base em novos projetos, novos memoriais descritivos e novos critérios de orçamentação e, portanto, constituem nova série histórica de custos unitários, não comparáveis com a anterior, com a designação de CUB/2006".

"Na formação destes custos unitários básicos não foram considerados os seguintes itens, que devem ser levados em conta na determinação dos preços por metro quadrado de construção, de acordo com o estabelecido no projeto e especificações correspondentes a cada caso particular: fundações, submuramentos, paredes-diafragma, tirantes, rebaixamento de lençol freático; elevador(es); equipamentos e instalações, tais como: fogões, aquecedores, bombas de recalque, incineração, ar-condicionado, calefação, ventilação e exaustão, outros; playground (quando não classificado como área construída); obras e serviços complementares; urbanização, recreação (piscinas, campos de esporte), ajardinamento, instalação e regulamentação do condomínio; e outros serviços (que devem ser discriminados no Anexo A - quadro III); impostos, taxas e emolumentos cartoriais, projetos: projetos arquitetônicos, projeto estrutural, projeto de instalação, projetos especiais; remuneração do construtor; remuneração do incorporador."

VALORES EM R\$/m²**PROJETOS - PADRÃO RESIDENCIAIS**

PADRÃO BAIXO			PADRÃO NORMAL			PADRÃO ALTO		
R-1	1.900,80	0,71%	R-1	2.279,21	0,59%	R-1	2.748,20	0,52%
PP-4	1.751,73	0,73%	PP-4	2.141,70	0,74%	R-8	2.218,60	0,73%
R-8	1.669,69	0,86%	R-8	1.891,19	0,77%	R-16	2.369,55	0,86%
PIS	1.349,62	0,55%	R-16	1.825,95	0,77%			

PROJETOS - PADRÃO COMERCIAIS CAL (Comercial Andares Livres) e CSL (Comercial Salas e Lojas)

PADRÃO NORMAL			PADRÃO ALTO		
CAL-8	2.190,17	0,88%	CAL-8	2.314,75	0,84%
CSL-8	1.903,71	0,93%	CSL-8	2.061,02	0,87%
CSL-16	2.546,36	0,91%	CSL-16	2.747,61	0,86%

PROJETOS - PADRÃO GALPÃO INDUSTRIAL (GI) E RESIDÊNCIA POPULAR (RP1Q)

RP1Q	2.053,07	0,51%
GI	1.075,43	0,96%

Imagem 16 – Preço por m² CUB

Fonte: Sinduscon/Seconci

4.110. Para o item em questão (Braskarne), foi adotado valor do CUB/SC referente a fevereiro de 2021 para galpões industriais (CUB SC 02/2021).

4.111. Para o cais e edificações adotou-se depreciação conforme referência "F" do "Quadro 1 – Estado de Conservação – Ec)" da publicação "VALORES DE EDIFICAÇÕES DE IMÓVEIS URBANOS", do IBAPE-SP.

Ref.	Estado da Edificação	Depreciação (%)	Características
A	Nova	0,00	Edificação nova ou com reforma geral e substancial, com menos de dois anos, que apresente sinais de desgaste natural de pintura externa.
B	Entre nova e regular	0,32	Edificação nova ou com reforma geral ou substancial, com menos de dois anos, que apresente necessidade apenas de uma demão leve de pintura para recompor sua aparência.
C	Regular	2,52	Edificação seminova ou com reforma geral ou substancial entre dois a cinco anos, cujo estado geral possa ser recuperado apenas com reparos de eventuais fissuras superficiais localizadas e/ou pintura externa e interna.
D	Entre regular e necessitando de reparos simples	8,09	Edificação seminova ou com reforma geral ou substancial entre dois a cinco anos, cujo estado geral possa ser recuperado com reparos de fissuras e trincas localizadas e superficiais e pintura externa e interna.
E	Necessitando de reparos simples	18,10	Edificação cujo estado geral possa ser recuperado com pintura externa e interna após reparos de fissuras e trincas superficiais generalizadas, sem recuperação do sistema estrutural. Eventualmente, revisão do sistema hidráulico e elétrico.
F	Necessitando de reparos simples a importantes	33,20	Edificação cujo estado geral possa ser recuperado com pintura externa e interna após reparos de fissuras e trincas, com estabilização e/ou recuperação localizada do sistema estrutural. As instalações hidráulicas e elétricas possam ser restauradas mediante a revisão e com substituição eventual de algumas peças desgastadas naturalmente. Eventualmente possa ser necessária a substituição dos revestimentos de pisos e paredes, de um ou de outro cômodo. Revisão da impermeabilização ou substituição de telhas de cobertura.
G	Necessitando de reparos importantes	52,60	Edificação cujo estado geral possa ser recuperado com pintura externa e interna, com substituição de panos de regularização da alvenaria, reparos de fissuras e trincas, com estabilização e/ou recuperação de grande parte do sistema estrutural. As instalações hidráulicas e elétricas possam ser restauradas mediante substituição de peças aparentes. A substituição dos revestimentos de pisos e paredes, da maioria dos cômodos, se faz necessária. Substituição ou reparos importantes na impermeabilização ou no telhado.
H	Necessitando de reparos importantes a edificação sem valor	75,20	Edificação cujo estado geral com estabilização e/ou recuperação do sistema estrutural, substituição da regularização da alvenaria, reparos de fissuras e trincas. Substituição das instalações hidráulicas e elétricas. Substituição dos revestimentos de pisos e paredes. Substituição da impermeabilização ou do telhado.
I	Edificação sem valor	100,00	Edificação em estado de ruína.

Imagem 17 – Valores de edificações de imóveis urbanos

Fonte: IBAPE-SP

4.112. Para área pavimentada foi considerado custo unitário referência 11459/ORSE, item "Pavimentação em bloco de concreto vibropressado, intertravado, cor natural, 10x20cm, e=10cm, 46un/m², NBR9781, Fck(min)=35MPa, sob coxim areia grossa compactada c/ placa vibratória, c(comp.)=6cm, rejuntado c/ areia fina".

4.113. Não foi aplicado valor de BDI para aquisição de terreno.

4.114. Referente ao item "Aquisição da área da Valeport" o subsídio utilizado também foi à composição de custo elaborada pelo consórcio.

CÓDIGO DO SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE	CUSTO UNITÁRIO	CUSTO TOTAL	PREÇO UNITÁRIO (Custo+BDI) (R\$)	PREÇO TOTAL (Custo+BDI) (R\$)	SUBTOTAL
	Incorporação da área da VALEPORT e adequação da mesma para pátio							
INFO SPI	Aquisição de área de pátios (ver nota 2)	m²	14.557,37	1.532,39	22.307.520,45	1.532,39	22.307.520,45	(BDI NÃO APLICÁVEL)

Tabela 22: Composição do item aquisição da área Valeport
Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.115. A metodologia adotada foi a de valor de mercado considerando terreno (R\$ 1408,86/m²), edificações (R\$ 1.075,43 x 775m²) e pavimentação (R\$ 70,00/m² x 13.782,37m²), depreciado conforme referência F.

4.116. A área do terreno é de 14.557,37 m² conforme indicado na tabela e a metodologia de cálculo é a mesma aplicada para aquisição do terreno Braskarne. Não se aplicou valores de BDI.

4.117. Referente ao item “**Aquisição de Estruturas retroárea**”, primeiramente vale esclarecer que as áreas estabelecidas para este item contempla aquisição de pátios Etapas D, E e F, assim, serão detalhadas separadamente.

4.118. Para todas as etapas (D, E e F) o custo unitário definido foi o valor de R\$ 1.278,47/m², obtido através das avaliações de imóveis (avaliações realizadas em 2017 através do contrato 022/2017 - indicado no orçamento como CTR_022/2017) conforme planilha abaixo:

Ano avaliação	Terreno nº	Tipo área (limpa/mata nativa)	Área documental (m²)	Área real (m²)	Área edificada (m²)	Terreno (R\$)	Benfeitorias (R\$)	Valor total final (R\$)	Valor terreno (R\$/m²)	Valor benfeitorias (R\$/m²)	Valor do terreno (R\$/m²) Corrigido INCC 2020 ↓
2017	1	Limpo/seco/firme	8.819,19	8.819,19	1.946,60	9.501.739,78	428.260,22	9.930.000,00	1.097,75	220,00	1.296,55
	2	Limpo/seco/firme	790,31	790,31	529,11	1.084.650,45	315.349,55	1.400.000,00	840,15	596,00	992,30
	3A	Limpo/seco/firme	1.034,70	1.135,16	602,12	1.394.827,85	920.172,15	2.315.000,00	1.228,75	1.528,22	1.451,28
	3B	Limpo/seco/firme	1.742,00	1.899,55	786,84	2.211.836,02	1.418.163,98	3.630.000,00	1.164,40	1.802,35	1.375,27
	5	Limpo/seco/firme	534,53	564,62	399,76	607.271,39	372.728,61	980.000,00	1.075,54	932,38	1.270,32
	6	Limpo/seco/firme	125,00	117,12	234,24	110.252,08	219.747,92	330.000,00	941,36	938,13	1.111,84
	7	Limpo/seco/firme	125,00	121,77	109,97	87.848,53	162.151,47	250.000,00	721,43	1.474,51	852,08
	8	Limpo/seco/firme	360,00	383,69	514,04	264.550,41	400.449,59	665.000,00	689,49	779,02	814,36
	9	Limpo/seco/firme	315,00	238,42	68,00	167.981,19	22.018,81	190.000,00	704,56	323,81	832,16
	10	Limpo/seco/firme	404,25	323,81	287,33	225.248,71	124.751,29	350.000,00	695,62	434,17	821,60
	11	Limpo/seco/firme	400,16	401,83	127,00	276.318,39	63.681,61	340.000,00	684,65	501,43	808,64
	12	Limpo/seco/firme	145,00	335,64	-	234.414,33	-	235.000,00	698,41	-	824,89
	13 E 14	Limpo/seco/firme	4.235,00	373,75	97,80	259.554,42	30.445,58	290.000,00	694,46	311,30	820,23
	15	Limpo/seco/firme	145,00	148,51	182,14	108.366,26	231.633,74	340.000,00	729,69	1.271,73	861,84
	16	Limpo/seco/firme	80,00	176,50	50,85	126.110,21	33.889,79	160.000,00	726,86	666,47	858,49
	17 E 18	Limpo/seco/firme	250,00	269,83	431,97	246.438,43	273.561,57	520.000,00	913,31	633,29	1.078,71
	19	Limpo/seco/firme	570,00	570,00	569,67	659.153,76	60.846,24	720.000,00	1.157,08	106,81	1.366,63
	20	Limpo/seco/firme	235,60	688,77	-	912.503,15	-	910.000,00	1.324,83	-	1.564,76
	21	Limpo/seco/firme	NC	351,61	560,00	446.207,15	1.453.792,85	1.900.000,00	1.269,04	2.596,06	1.498,86
	22	Limpo/seco/firme	188,00	188,47	176,95	240.757,23	124.242,77	365.000,00	1.277,43	702,13	1.508,77
	23	Limpo/seco/firme	581,13	482,85	458,32	622.470,90	237.529,10	860.000,00	1.289,16	518,26	1.522,63
	24	Limpo/seco/firme	2.048,70	1.044,54	482,99	1.754.430,27	345.569,73	2.100.000,00	1.679,62	715,48	1.983,80
	25	Limpo/seco/firme	NC	187,42	383,23	1.811.880,95	428.119,05	2.240.000,00	1.666,22	1.117,13	1.967,97
	26	Limpo/seco/firme	361,13	319,11	206,79	397.668,49	262.331,51	660.000,00	1.246,18	1.268,59	1.471,86
	27	Limpo/seco/firme	256,12	253,09	317,38	321.037,07	173.962,93	495.000,00	1.268,47	548,12	1.498,19
	28	Limpo/seco/firme	1.122,00	812,00	191,00	1.055.437,60	294.562,40	1.350.000,00	1.299,80	1.542,21	1.535,19
	29	Limpo/seco/firme	881,11	487,30	-	581.241,69	-	580.000,00	1.192,78	-	1.408,79
	30	Limpo/seco/firme	833,07	923,42	534,48	1.074.380,70	455.619,30	1.530.000,00	1.163,48	852,45	1.374,19
	31.1	Limpo/seco/firme	3.191,41	2.867,77	3.408,82	3.253.771,86	8.111.228,14	11.365.000,00	1.134,60	2.379,48	1.340,08
	31.2	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	1.092,36	-	1.290,19
	32	Limpo/seco/firme	1.617,04	1.109,36	364,56	1.211.820,48	98.179,52	1.310.000,00	1.092,36	269,31	1.290,19
	33	Limpo/seco/firme	708,20	1.321,43	998,91	1.592.878,15	687.121,85	2.280.000,00	1.205,42	687,87	1.423,72
	34A	Limpo/seco/firme	474,67	448,81		540.632,03		540.000,00	1.204,59	-	1.422,74
	34B	Limpo/seco/firme	1.032,50	505,07	114,52	647.156,29	102.843,71	750.000,00	1.281,32	898,04	1.513,37
	35	Limpo/seco/firme	1.607,71	1.994,05	2.165,70	2.313.337,28	3.336.662,72	5.650.000,00	1.160,12	1.540,69	1.370,22
	36	Limpo/seco/firme	3.999,87	3.790,85	1.492,88	4.249.163,76	1.950.836,24	6.200.000,00	1.120,90	1.306,76	1.323,89
	37A	Limpo/seco/firme	2.091,84	2.376,72	-	2.212.108,12	7.437.891,88	9.650.000,00	1.164,39	-	1.375,26
	37B	Limpo/seco/firme	677,16	686,48	246,23	772.022,27	207.977,73	980.000,00	1.124,61	844,65	1.328,28
	38	Limpo/seco/firme	695,64	812,59	762,18	886.974,48	1.263.025,52	2.150.000,00	1.091,54	1.657,12	1.289,22
	39	Limpo/seco/firme	3.055,43	3.017,04	1.308,06	3.411.441,17	3.968.558,83	7.380.000,00	1.131,85	3.033,93	1.336,83
	40	Limpo/seco/firme	4.207,37	3.737,46	1.487,56	3.213.625,10	3.006.374,90	6.220.000,00	1.135,36	2.021,01	1.340,97
									MÉDIA →		1.278,47

Tabela 23: Composição do item aquisição de estruturas retroárea
Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.119. A estimativa do valor por m² de terreno considerou imóveis com características similares e correção dos valores conforme INCC.

4.120. Referente ao quantitativo das áreas delimitadas, faz necessário visualização da projeção em planta de cada **Etap** (D, E e F) de expansão, para isso favor consultar a Seção C, Engenharia, figura 30, página 44.

4.121. De forma complementar, para identificação das áreas existentes de propriedade da SPI, foi elaborada planta (Imóveis para regularização 5-002 – Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.) contendo a situação atual do Porto (assunção), delimitando as áreas com distinção de cores conforme descrito abaixo:

- I. Azul - Designada para os terrenos já adquiridos pela SPI e em processo de desapropriação para expansão do Porto (área de ampliação do RAC);
- II. Verde – Áreas adquiridas do porto para futura expansão;
- III. Vermelha – Área operacional (arrendada e pública);
- IV. Cinza – Arruamentos.

- 4.122. Para aquisição da **Etapa D** o quantitativo definido para área foi a poligonal Etapa D que desconsidera a área denominada CIA – Centro Integrado de Atendimento e oficina (área verde), que são de propriedade da SPI. Assim a área definida é de 33.996,07 m².
- 4.123. O quantitativo definido para **Etapa E** foi definido com subsídio da poligonal Etapa E que desconsidera a área denominada da Sede Administrativa da SPI (área verde) e subtraindo área “E” ampliação (destacada cor Azul), pois as duas áreas citadas são de propriedade da SPI, não havendo a necessidade de aquisição.
- 4.124. O quantitativo definido para **Etapa F** foi definido com subsídio da poligonal Etapa F que desconsidera a área denominada RAC da SPI (área verde) com posterior subtração das áreas em processo de desapropriação (destacada cor Azul).
- 4.125. A soma dos quantitativos provenientes das Etapas E e F foi de **71.978,93 m²**.
- 4.126. O detalhamento de todos os terrenos citados e suas respectivas áreas individualizadas está anexa ao estudo (Anexo VII- Listado Dos Terrenos – Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind).
- 4.127. Referente à **adequação de área de pátio**, o custo unitário de R\$ 737,80 foi estabelecido e aplicado para as seguintes áreas que necessitam de adequações, Braskarne, etapas D, E e F e armazém 3.
- 4.128. Para definição do custo unitário, o subsídio utilizado também foi à composição de custo elaborada pelo consórcio conforme tabela abaixo.

CÓDIGOS	ABA INSUMOS / COTAÇÃO	CÓDIGO COMPOSIÇÃO	DESCRIÇÃO	UNID.	COEF.	R\$ UNIT.	TOTAL	Código e Referência da Composição de Custos
		COMP243	ADEQUAÇÃO DA ÁREA PARA PÁTIO DE CONTAINERES	m²			R\$ 557,15	INCLUIR ELETRICA E INCENDIO
	E9541		Trator de esteiras com lâmina - 259 kW	h	0,0159	383,21	R\$ 6,08	DNIT
1600438			Demolição de concreto armado	m³	0,2000	515,75	R\$ 103,15	DNIT / SUPERESTRUTURA
	E9117		Carregadeira de pneus para rocha com capacidade de 2,50 m³ - 105 kW	H	0,0200	183,64	R\$ 3,67	DNIT
5914336			Transporte de material de 3ª categoria com caminhão basculante de 12 m³ para rocha - rodovia pavimentada	t*km	4,2000	0,39	R\$ 1,64	DNIT
88297			OPERADOR DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS COM ENCARGOS COMPLEMENTARES	H	0,0359	20,13	R\$ 0,72	SINAPI
	COMP238		ATERRO	M³	0,1000	100,95	R\$ 10,09	COMPOSIÇÃO
	COMP237		PAVIMENTAÇÃO EM BLOCOS INTERTRAVIDOS	M²	1,0000	70,00	R\$ 70,00	COMPOSIÇÃO
	COMP248		REDE DE ELÉTRICA E ILUMINAÇÃO	m²	1,0000	328,63	R\$ 328,63	COMPOSIÇÃO
	COMP249		REDE DE COMBATE À INCÊNDIO	m2	1,0000	33,17	R\$ 33,17	COMPOSIÇÃO

Tabela 24: Composição do item adequação de área de pátio
Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

- 4.129. O custo unitário apontada na composição foi atualizada para data base do estudo através do índice de ajustamento de obras portuárias (obras complementares) e aplicado valor de BDI.
- 4.130. Para definição dos quantitativos de área que necessitam de adequação de pátio, as dimensões foram mantidas para Braskarne, etapas D, E e F, sendo a mesma indicada na aquisição do terreno, ou seja, será realizada adequação na área total do terreno adquirido.
- 4.131. Para o item adequação do pátio da área do armazém 3, o quantitativo utilizado foi de 4.800 m², subsídio fornecido na lista de inventário.
- 4.132. Referente à **demolição**, o custo unitário de R\$ 116,82 foi estabelecido e aplicado para as seguintes áreas que necessitam de intervenções:
- Armazém 03;
 - Edificação Braskarne;
 - Edificação Arrendada e gates (APMT); e
 - Edificação da SPI e gates;
- 4.133. Para definição do custo unitário, o subsídio utilizado foi o SicPort, item Demolição SD008-001, Demolição de concreto armado de edificação, inclui transporte, estrutura pesada, referência de junho 2015, atualizado para data-base de 01/2021 por meio dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (obras complementares).
- 4.134. O quantitativo utilizado para demolição de cada estrutura teve como subsídio o inventário elaborado pelo consórcio.
- 4.135. Referente ao item **“Adequação de faixa de cais do pátio ao longo dos berços 3 e 4, contemplando extensão de cais na extremidade noroeste do berço 4”** o subsídio utilizado foi a composição de custo elaborada pelo consórcio.

CÓDIGO DO SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE	CUSTO UNITÁRIO	CUSTO TOTAL	PREÇO UNITÁRIO (Custo+BDI) (R\$)	PREÇO TOTAL (Custo+BDI) (R\$)	SUBTOTAL
	Adequação de uma faixa de 40 m de largura do pátio ao longo dos berços 3 e 4 para possibilitar a estocagem de contêineres							40.603.828,63
	Preliminares							
COMP234	Mobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	82.726,59	82.726,59	108.628,29	108.628,29	
COMP226-2	Administração local	% avanço físico	100,00	5.773,70	577.370,10	7.581,45	758.144,68	
COMP003	Canteiro de obras	un	1,00	30.195,50	30.195,50	39.649,71	39.649,71	
COMP229	Investigações geotécnicas	m	150,00	235,12	35.268,00	308,74	46.310,41	
COMP239	Projeto executivo	un	1,00	688.974,00	688.974,00	904.691,76	904.691,76	
	Fundação - Estacas pré-moldadas de concreto centrifugado - ø60 cm		13.616,40					
COMP245-1	Fornecimento, transporte e cravação	m	27.250,00	376,62	10.262.998,69	494,54	13.476.343,58	
COMP246	Arrasamento	un	545,00	1.541,56	840.148,96	2.024,22	1.103.199,61	
COMP228	Ensaio de prova de carga dinâmica	un	32,00	15.000,00	480.000,00	19.696,50	630.288,00	
	Superestrutura							
COMP022	Formas	m²	20.425,00	132,78	2.712.031,50	174,35	3.561.168,56	
COMP011	Aço CA-50	ton	1.125,00	9.390,00	10.563.750,00	12.330,01	13.871.260,13	
COMP023	Concreto C40	m³	7.470,00	605,09	4.519.993,02	794,54	5.935.202,83	
	Finais							
COMP227	Data book e as built	un	1,00	45.931,60	45.931,60	60.312,78	60.312,78	
COMP234	Desmobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	82.726,59	82.726,59	108.628,29	108.628,29	

Tabela 25: Composição do item adequação faixa do cais
Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

- 4.136. A atualização dos valores para data base do estudo também foi realizada de forma individualizada para cada item da planilha, considerando os seguintes Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV:

Dez/20	Jan/21	Item
587,922	592,908	Obras Complementares
781,279	801,613	Estruturas Metálicas
628,549	638,647	Estrutura em Concreto armado

Tabela 26: Atualização do item adequação faixa do cais
Fonte: Elaboração própria

- 4.137. Para o item **Execução do novo prédio administrativo e Gates de acesso** teve seu preço unitário estabelecido com base nos custos unitários referenciais de composição para “Edificações administrativas”: projeto referencial, padrão MDS (Ministério do Desenvolvimento Social), extraído do “Catálogo de Projetos SINAPI”, sem

desoneração, local Florianópolis-SC (02/2018), R\$ 1.213,70 com desoneração, posteriormente atualizado para data-base de 01/2021 por meio do Índice de Reajustamento de Obras Portuárias, da FGV (item “obras complementares”).



RELATÓRIO DE CUSTOS POR CARACTERÍSTICA FÍSICA

DADOS GERAIS DO PROJETO		C U S T O / M² (Valor Unitário de Referência-VUR)		
CODIGO: 10619		Data Referência Técnica 17/03/2018		
SIGLA: CRAS.2017		Data de Preço 01/02/2018		
SITUAÇÃO: ATIVO		LOCAL	SEM DESONERAÇÃO	COM DESONERAÇÃO
ABRANGÊNCIA: NACIONAL		ARACAJU	1.131,82	1.079,27
INSTITUIÇÃO: CAIXA REFERENCIAL		BELEM	1.238,94	1.182,43
CLASSE: EDIF - EDIFICAÇÕES		BELO HORIZONTE	1.151,48	1.091,21
TIPO: 0016 - 0021 - OUTROS		BOA VISTA	1.297,60	1.234,72
DESCRIÇÃO:		BRASILIA	1.269,69	1.210,82
Equipamento comunitário CRAS - Centro de Referência de Assistência Social – padrão MDS (Ministério do Desenvolvimento Social). Edificação térrea, com recepção, sala de atendimento familiar, sala de coordenação, sala multiuso, almoxarifado, copa e 2 sanitários.		CAMPO GRANDE	1.197,47	1.143,31
Característica - Valor da Característica - Dados Físicos		CUIABA	1.248,50	1.189,25
ÁREA CONSTRUÍDA - 165,30 M2		CURITIBA	1.296,34	1.226,17
		FLORIANOPOLIS	1.289,28	1.213,70
		FORTALEZA	1.231,59	1.175,56
		GOIANIA	1.222,92	1.163,34
		JOAO PESSOA	1.154,24	1.100,28
		MACAPA	1.176,77	1.118,83
		MACEO	1.189,38	1.134,69
		MANAUS	1.331,07	1.277,15
		NATAL	1.175,47	1.120,59
		PALMAS	1.264,35	1.204,62
		PORTO ALEGRE	1.255,20	1.194,84
		PORTO VELHO	1.283,08	1.224,30
		RECIFE	1.280,19	1.221,50
		RIO BRANCO	1.337,74	1.277,36
		RIO DE JANEIRO	1.446,04	1.368,82
		SALVADOR	1.250,81	1.189,21
		SAO LUIS	1.146,44	1.091,00
		SAO PAULO	1.372,08	1.298,59
		TERESINA	1.260,44	1.206,54
		VITORIA	1.284,60	1.222,29

FEVEREIRO.2018

1_Relatórios_de_Custo/OR_Publicação/10619

Imagem 18 – Relatório de custos por característica física

Fonte: Caixa

4.138. Para definição do quantitativo, foi definido a construção de edificação contendo 4 pavimentos de 2.566 m² cada e 946 m² para projeção gate de acesso, totalizando 11.210,00 m².

4.139. Referente à execução das vigas de rolamento dos RTG's (Rubber Tyred Gantry Crane), o subsídio utilizado foi à composição de custo elaborada pelo consórcio conforme tabela abaixo:

CÓDIGO DO SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE	CUSTO UNITÁRIO	CUSTO TOTAL	PREÇO UNITÁRIO (Custo+BDI) (R\$)	PREÇO TOTAL (Custo+BDI) (R\$)
	Execução das vigas dos RTG's (Rubber Gantry Crane)						
	Preliminares						
COMP234	Mobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	82.726,59	82.726,59	108.628,29	108.628,29
COMP226-18	Administração local	% avanço físico	100,00	51.963,31	5.196.330,91	6.823.302,11	6.823.302,11
COMP003	Canteiro de obras	un	1,00	30.195,50	30.195,50	39.649,71	39.649,71
COMP229	Investigações geotécnicas	m	1.016,00	235,12	238.881,92	308,74	313.675,85
COMP253	Projeto executivo	un	1,00	413.384,40	413.384,40	542.815,06	542.815,06
	Fundação - Estacas pré-moldadas de concreto centrifugado - ø42 cm						
COMP245-2	Fornecimento, transporte e cravação	m	127.000,00	269,04	34.168.182,26	353,28	44.866.240,13
COMP246	Arrasamento	un	2.540,00	1.541,56	3.915.556,64	2.024,22	5.141.517,43
COMP228	Ensaios de prova de carga dinâmica	un	106,60	15.000,00	1.599.000,00	19.696,50	2.099.646,90
	Superestrutura						
COMP022	Forma	m²	50.800,00	132,78	6.745.224,00	174,35	8.857.153,63
COMP011	Aço CA-50	ton	2.540,00	9.390,00	23.850.600,00	12.330,01	31.318.222,86
COMP023	Concreto estrutural / fck>=40 MPa	m³	25.400,00	605,09	15.369.186,43	794,54	20.181.278,70
	Finais						
COMP227	Data book e as built	un	1,00	45.931,60	45.931,60	60.312,78	60.312,78
COMP234	Desmobilização de pessoal e equipamentos	evento	1,00	82.726,59	82.726,59	108.628,29	108.628,29

Tabela 27: Composição do item execução das vigas de rolamento dos RTGs

Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.140. A atualização dos valores para data base do estudo também foi realizada de forma individualizada para cada item da planilha, considerando os seguintes Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV:

Dez/20	Jan/21	Item
587,922	592,908	Obras Complementares
781,279	801,613	Estruturas Metálicas
628,549	638,647	Estrutura em Concreto armado

Tabela 28: Atualização do item execução das vigas de rolamento dos RTGs

Fonte: Elaboração própria

4.141. Para definição do custo unitário (R\$/metro linear), utilizou-se o valor atualizado e posteriormente foi realizada a relação do valor total pela projeção de metro linear de vigas de rolamento.

4.142. Assim, compatibilizando o quantitativo de vigas que está diretamente relacionada com os equipamentos RTG e disposição na retroárea do Porto, o valor total estimado foi de R\$ 146.695.556,03.

4.143. Finalizando a estrutura retroportuárias, o item **nova rede de drenagem, melhorias pavimento, rede elétrica e iluminação e combate a incêndio** teve como subsídio à composição de custo elaborada pelo consórcio conforme tabela abaixo:

CÓDIGOS	ABA SERVIÇOS	ABA INSUMOS / COTAÇÃO	CÓDIGO COMPOSIÇÃO	DESCRIÇÃO	UNID.	COEF.	R\$ UNIT.	TOTAL	Código e Referência da Composição de Custos
			COMP247	MELHORIAS NA PAVIMENTAÇÃO E REDES DE DRENAGEM	m²			88,46	89,71
				DEMOLIÇÃO DE PAVIMENTO INTERTRAVADO, DE FORMA MANUAL, COM REAPROVEITAMENTO. AF_12/2017	M2	1,0000	11,88	R\$ 11,88	SINAPI
			COMP238	ATERRO	M³	0,0500	100,95	R\$ 5,05	COMPOSIÇÃO
			COMP237	Pavimentação em bloco de concreto vibropressado, intertravado, cor natural, 10x20cm, e=10cm, 46un/m², NBR9781, Fck(min)=35MPa, sob cossim areia grossa compactada c/ placa vibratória, e(comp.)=6cm, rejuntado c/ areia fina.	m2	0,4000	70,00	R\$ 28,00	COMPOSIÇÃO / Reaproveitamento de 60% dos blocos
			COTAÇÃO	Metragem de canaleta de drenagem a ser implantada - Fornecimento e instalação	m	0,0350	1.220,00	R\$ 42,70	Novas linhas de drenagem / Baseado em cotação para obra similar
			COTAÇÃO	Adequação da drenagem versus sistema existente (conexões, etc.)	vb	0,0000	25.000,00	R\$ 0,83	Novas linhas de drenagem / Baseado em cotação para obra similar
CÓDIGOS									

ABA SERVIÇOS	ABA INSUMOS / COTAÇÃO	CÓDIGO COMPOSIÇÃO	DESCRIÇÃO	UNID.	COEF.	RS UNIT.	TOTAL	Código e Referência da Composição de Custos
		COMP248	REDE DE ELÉTRICA E ILUMINAÇÃO	m²			328,63	335,47
			POSTES DE ILUMINAÇÃO					POSTES E ILUMINAÇÃO / COTAÇÃO
			Fundação para postes					POSTES E ILUMINAÇÃO / COTAÇÃO
			Blocos de fundação					POSTES E ILUMINAÇÃO / COTAÇÃO
	COTAÇÃO		Formas	m²	0,0017	70,00	R\$ 0,12	POSTES E ILUMINAÇÃO / COTAÇÃO
	COTAÇÃO		Aço CA-50	kg	0,0513	12,50	R\$ 0,64	POSTES E ILUMINAÇÃO / COTAÇÃO
	COTAÇÃO		Concreto C40	m³	0,0006	725,00	R\$ 0,41	POSTES E ILUMINAÇÃO / COTAÇÃO
			Estacas 26x26 Pré- Moldadas		0,0000		R\$ -	POSTES E ILUMINAÇÃO / COTAÇÃO
	COTAÇÃO		Fornecimento	m	0,0053	50,00	R\$ 0,27	POSTES E ILUMINAÇÃO / COTAÇÃO
	COTAÇÃO		Transporte e cravação	m	0,0053	52,00	R\$ 0,28	POSTES E ILUMINAÇÃO / COTAÇÃO
	COTAÇÃO		Arrasamento	unidades	0,0005	25,00	R\$ 0,01	POSTES E ILUMINAÇÃO / COTAÇÃO
			ELÉTRICA		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
			PLATAFORMA DE TOMADAS REEFER		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
			Infraestrutura BT		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Eletrocalha lisa de alumínio, com tampa 150x50 mm, chapa 14 com septo divisor e acessórios de emenda e fixação.	un	0,0093	90,00	R\$ 0,84	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Eletrocalha lisa de alumínio, com tampa 300x50 mm, chapa 14 com septo divisor e acessórios de emenda e fixação.	un	0,0056	110,00	R\$ 0,62	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Curva 90º vertical interna de alumínio, lisa com tampa 300x50 mm, chapa 14, com acessórios de emenda e fixação.	un	0,0005	80,00	R\$ 0,04	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Curva 90º vertical externa de alumínio, lisa com tampa 300x50 mm, chapa 14, com acessórios de emenda e fixação.	un	0,0014	80,00	R\$ 0,11	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		TE 90º horizontal de alumínio, lisa com tampa 300x50 mm, chapa 14, com acessórios de emenda e fixação.	un	0,0009	150,00	R\$ 0,14	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		TE 90º vertical de alumínio, lisa com tampa 300x50 mm, chapa 14, com acessórios de emenda e fixação.	un	0,0009	250,00	R\$ 0,23	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Redução concentrica 300x50mm para 150x50mm de alumínio, lisa com tampa, chapa 14, com acessórios de emenda e fixação.	un	0,0009	70,00	R\$ 0,07	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Junção de emenda para eletrocalha A=50 mm., com parafusos, porcas sextavadas e arruelas.	un	0,0373	5,50	R\$ 0,21	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Prensa-cabo industrial com segurança aumentada, rosca BSP, grau de proteção IP-68 com porca, ø3/4".	un	0,0167	135,00	R\$ 2,25	Elétrica / Cotação
			Bucha de redução.		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		ø1.1/2" x 3/4"	un	0,0167	30,00	R\$ 0,50	Elétrica / Cotação
			Condutele de alumínio, nos tipos.		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		T 1.1/2"	un	0,0070	48,00	R\$ 0,34	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		L 1.1/2"	un	0,0023	48,00	R\$ 0,11	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		T 3/4"	un	0,0005	19,00	R\$ 0,01	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		L 3/4"	un	0,0010	19,00	R\$ 0,02	Elétrica / Cotação
			Curva 90º de aço zincada à quente, diâmetro.		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		ø3/4"	un	0,0009	37,00	R\$ 0,03	Elétrica / Cotação
			Eletroduto de aço zincado à quente, tipo pesado,nos diâmetros:		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		ø3/4"x3,00 m	un	0,0014	230,00	R\$ 0,32	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		ø1.1/2"x3,00 m	un	0,0093	260,00	R\$ 2,43	Elétrica / Cotação
			Braçadeira e sapata em alumínio fundido, tipo OB.		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		ø3/4"	un	0,0047	1,60	R\$ 0,01	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		ø1.1/2"	un	0,0280	1,80	R\$ 0,05	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Chapa de ferro 1/4"x20x30 cm, zincado a quente com fixação.	un	0,0093	17,00	R\$ 0,16	Elétrica / Cotação
			Cablagem para Iluminação e Tomadas		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
			Cabo multipolar de cobre, classe 0,6/1,0 kV, isolamento termofixa em EPR, cobertura em cloreto de polivinila (PVC), temperatura em regime permanente 90°C e curto circuito 250°C, encordoamento classe 5, nas seções:		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		1c(3x2,5 mm²)	m	0,0600	20,00	R\$ 1,20	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		1c(4x6) mm²	m	0,0600	32,00	R\$ 1,92	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Fita auto-fusão 3/4"x10 m.	un	0,0010	11,00	R\$ 0,01	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Fita isolante plástica adesiva 3/4"x20 m.	un	0,0010	7,00	R\$ 0,01	Elétrica / Cotação
			Equipamentos		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Painel de Baixa Tensão, denominado QT, tensão de alimentação 440V, 60Hz., auto-portante, dividido em módulos, contendo equipamentos conforme diagrama unifilar e Especificações Técnicas.	cj	0,0005	80.000,00	R\$ 37,33	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Tomada tripolar 3P+T, 32 A - 440 V, cód. SS-4203/PP, indicação horária 3H, com chave de bloqueio, IP-67, com proteção UV, referência STECK.	un	0,0163	275,00	R\$ 4,49	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Condutele de alumínio tip E3/4" com interruptor simples, 10A-250V.	un	0,0005	19,00	R\$ 0,01	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Luminária industrial, hermética, corpo em poliestireno, difusor transparente, com proteção UV, montada com 02 lâmpadas tubulares de LED, fluxo luminoso 2000lm, temperatura da cor K=4000, 220 V - 60 Hz.	un	0,0093	3.975,00	R\$ 37,10	Elétrica / Cotação
			Aterramento		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Cabo unipolar de cobre, classe 50V, isolamento em cloreto de polivinila (PVC), temperatura em regime permanente 70°C e curto circuito 160°C, encordoamento classe 5, na verde/amarela clara, na seção 25 mm².	m	0,0500	70,00	R\$ 3,50	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Conector terminal a compressão para cabos de cobre, seção 25 mm²	un	0,0023	15,00	R\$ 0,04	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Conector de aterramento tipo GB para cabo 25mm²	un	0,0163	100,00	R\$ 1,63	Elétrica / Cotação
			GERAL		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
			Infraestrutura TI		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Eletroduto de pvc rígido pesado, com luva, em barras de Ø3"x3,00 m.	un	0,0023	175,00	R\$ 0,41	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Curva 90º, Ø3", em pvc rígido pesado, com luva.	un	0,0020	35,00	R\$ 0,07	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Caixa de passagem em concreto armado 800x800x1000mm com tampa antiderrapante de ferro fundido 80T.	un	0,0003	2.825,00	R\$ 0,75	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Caixa de passagem em concreto armado 600x600x800mm com tampa antiderrapante de ferro fundido 80T.	un	0,0010	1.930,00	R\$ 1,87	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Tubulação flexível em PEAD, tipo kanalex Ø 4".	m	0,0667	105,00	R\$ 7,00	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Kit de emenda para kanalex Ø 4".	un	0,0013	22,00	R\$ 0,03	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Tampão/terminal em PEAD Ø 4"	un	0,0050	22,00	R\$ 0,11	Elétrica / Cotação

			Infraestrutura BT (geral)		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Caixa de passagem em concreto armado 600x600x800mm com tampa antiderrapante de ferro fundido 80T.	un	0,0006	1.930,00	R\$ 1,09	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Caixa de passagem em concreto armado 800x800x1000mm com tampa antiderrapante de ferro fundido 80T.	un	0,0006	2.825,00	R\$ 1,70	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Caixa de passagem em concreto armado 1000x1000x1500mm com tampa antiderrapante de ferro fundido 80T.	un	0,0005	4.390,00	R\$ 2,34	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Caixa de passagem em concreto armado 1200x1200x1500mm com tampa antiderrapante de ferro fundido 80T.	un	0,0008	7.850,00	R\$ 6,02	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Eletroduto de pvc rígido pesado, com luva, em barras de Ø3/4"x3,00 m.	un	0,0007	135,00	R\$ 0,09	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Eletroduto de pvc rígido pesado, com luva, em barras de Ø3"x3,00 m.	un	0,0011	172,00	R\$ 0,18	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Curva 90°, Ø3/4", em pvc rígido pesado, com luva.	un	0,0007	24,00	R\$ 0,02	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Curva 90°, Ø3", em pvc rígido pesado, com luva.	un	0,0005	35,00	R\$ 0,02	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Tubulação flexível em PEAD, tipo kanalex Ø 4".	m	0,1100	105,00	R\$ 11,55	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Tubulação flexível em PEAD, tipo kanalex Ø 6".	m	0,0833	230,00	R\$ 19,17	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Kit de emenda para kanalex Ø 4".	un	0,0017	22,00	R\$ 0,04	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Kit de emenda para kanalex Ø 6".	un	0,0017	50,00	R\$ 0,08	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Tampão/terminal em PEAD Ø 4"	un	0,0067	22,00	R\$ 0,15	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Tampão/terminal em PEAD Ø 6"	un	0,0093	50,00	R\$ 0,47	Elétrica / Cotação
			Cablagem BT - Iluminação do Pátio		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
			Cabo unipolar de cobre, classe 0,6/1,0 kV, isolamento termofixa em EPR, cobertura em cloreto de polivinila (PVC), temperatura em regime permanente 90°C e curto circuito 250°C, encordoamento classe 5, nas seções:		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		6 mm²	m	0,0133	14,00	R\$ 0,19	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		10 mm²	m	0,0400	18,00	R\$ 0,72	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		25 mm²	m	0,0510	32,00	R\$ 1,63	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		35 mm²	m	0,1140	40,00	R\$ 4,56	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		50 mm²	m	0,1110	55,00	R\$ 6,11	Elétrica / Cotação
			Cabo unipolar de cobre, classe 0,6/1,0 kV, isolamento termofixa em EPR, cobertura em cloreto de polivinila (PVC), temperatura em regime permanente 90°C e curto circuito 250°C, encordoamento classe 5, na cor azul clara, nas seções:		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		6 mm²	m	0,0133	14,00	R\$ 0,19	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		10 mm²	m	0,0133	18,00	R\$ 0,24	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		25 mm²	m	0,1000	32,00	R\$ 3,20	Elétrica / Cotação
			Cabo unipolar de cobre, classe 750V, isolamento em cloreto de polivinila (PVC), temperatura em regime permanente 70°C e curto circuito 160°C, encordoamento classe 5, na verde/amarela clara, na seção:		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		25 mm²	m	0,0133	32,00	R\$ 0,43	Elétrica / Cotação
			Cabo multipolar de cobre, classe 0,6/1,0 kV, isolamento termofixa em EPR, cobertura em cloreto de polivinila (PVC), temperatura em regime permanente 90°C e curto circuito 250°C, encordoamento classe 5, nas seções:		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		1c(3x2,5) mm²	m	0,0467	18,00	R\$ 0,84	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		1c(4x10) mm²	m	0,0200	55,00	R\$ 1,10	Elétrica / Cotação
			Conector terminal a compressão para cabos de cobre, seção:		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		6 mm²	un	0,0002	7,50	R\$ 0,00	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		10 mm²	un	0,0003	13,00	R\$ 0,00	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		25 mm²	un	0,0010	15,00	R\$ 0,02	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		35 mm²	un	0,0007	18,00	R\$ 0,01	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		50 mm²	un	0,0005	19,00	R\$ 0,01	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Fita auto-fusão 3/4"x10 m.	un	0,0008	11,00	R\$ 0,01	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Fita isolante plástica adesiva 3/4"x20 m.	un	0,0008	7,00	R\$ 0,01	Elétrica / Cotação
			Cablagem BT - Alimentação RTG's		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Cabo unipolar de cobre, classe 0,6/1,0 kV, isolamento termofixa em EPR, cobertura em cloreto de polivinila (PVC), temperatura em regime permanente 90°C e curto circuito 250°C, encordoamento classe 5, seção 240 mm².	m	0,0600	230,00	R\$ 13,80	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Cabo unipolar de cobre, classe 750V, isolamento em cloreto de polivinila (PVC), temperatura em regime permanente 70°C e curto circuito 160°C, encordoamento classe 5, na verde/amarela clara, seção 120 mm².	m	0,0050	120,00	R\$ 0,60	Elétrica / Cotação
			Conector terminal a compressão para cabos de cobre, seção:		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		120 mm²	un	0,0001	26,50	R\$ 0,00	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		240 mm²	un	0,0017	51,00	R\$ 0,09	Elétrica / Cotação
			Cablagem BT - Reefers		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Cabo unipolar de cobre, classe 0,6/1,0 kV, isolamento termofixa em EPR, cobertura em cloreto de polivinila (PVC), temperatura em regime permanente 90°C e curto circuito 250°C, encordoamento classe 5, seção 150 mm².	m	0,3293	145,00	R\$ 47,75	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Cabo unipolar de cobre, classe 750V, isolamento em cloreto de polivinila (PVC), temperatura em regime permanente 70°C e curto circuito 160°C, encordoamento classe 5, na verde/amarela clara, na seção 95 mm².	m	0,0679	100,00	R\$ 6,79	Elétrica / Cotação
			Conector terminal a compressão para cabos de cobre, seção:		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		95 mm²	un	0,0007	26,50	R\$ 0,02	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		150 mm²	un	0,0057	35,00	R\$ 0,20	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Fita auto-fusão 3/4"x10 m.	un	0,0003	11,00	R\$ 0,00	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Fita isolante plástica adesiva 3/4"x20 m.	un	0,0003	7,00	R\$ 0,00	Elétrica / Cotação
			Painéis Gerais		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Painel Geral de Baixa Tensão, denominado PGBT-380V, auto-portante, dividido em módulos, contendo equipamentos conforme diagrama unifilar e Especificações Técnicas.	cj	0,0000	120.000,00	R\$ 4,00	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Painel Geral de Baixa Tensão, denominado PGBT-440V, auto-portante, dividido em módulos, contendo equipamentos conforme diagrama unifilar e Especificações Técnicas.	cj	0,0000	120.000,00	R\$ 4,00	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Painel Geral de Baixa Tensão, denominado PGBT-480V, auto-portante, dividido em módulos, contendo equipamentos conforme diagrama unifilar e Especificações Técnicas.	cj	0,0000	80.000,00	R\$ 2,67	Elétrica / Cotação
			Iluminação		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Poste metálico flangeado, zincado a quente, instalação a beira mar, com sistema de fixação para 12 projetores, para-raios tipo Franklin e sinalização de obstáculo com fotocélula, escada de marinha para manutenção com plataformas de descanço, cabos internos para ligação dos equipamentos, altura útil 30 m.	cj	0,0003	132.600,00	R\$ 35,36	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Projetor LED, fabricado em alumínio injetado, cor cinza MUNSEL 6,5, modelo de referência EZL 1008 com potência de 750 W, fluxo luminoso lm= 87880lm, fator de potência 0,9, montado com driver e testado, tensão de alimentação 220V-60hz, referência Naville.	un	0,0032	9.300,00	R\$ 29,76	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Caixa com barramentos 3F+N+PE, em alumínio fundido, IP 66.	cj	0,0005	1.730,00	R\$ 0,92	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Prensa-cabo industrial com segurança aumentada, rosca BSP, grau de proteção IP-68 com porca, ø1/2".	un	0,0032	112,00	R\$ 0,36	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Prensa-cabo industrial com segurança aumentada, rosca BSP, grau de proteção IP-68 com porca Ø 1".	un	0,0011	160,00	R\$ 0,17	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Relé fotoelétrico, 220V-60Hz e base de fixação.	un	0,0003	155,00	R\$ 0,04	Elétrica / Cotação

	COTAÇÃO		Quadro de alumínio QDL , tipo sobrepor, equipado com barramentos de cobre 3F+N+PE, com equipamentos conforme diagrama unifilar.	un	0,0003	2.270,00	R\$ 0,61	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Poste reto, metálico flangeado, reforçado, zincado a quente, com chumbadores, altura 10,00m.	un	0,0006	3.550,00	R\$ 2,01	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Luminária modular LED, para iluminação pública, montada completa, tipo EXL1006, potência 200 W, IP66, tensão de alimentação 220 V, lm= 22478 lumens, 4500K, corpo em alumínio, montagem em suporte Ø 2", fechamento em aço inoxidável e pintura eletrostática cinza com base para fotocelula, ref. Naville.	un	0,0006	3.955,00	R\$ 2,24	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Suporte central para fixação de 01 luminárias, tipo DTS-1, ref. Repume.	un	0,0006	575,00	R\$ 0,33	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Relé fotoelétrico, 220V-60Hz .	un	0,0006	155,00	R\$ 0,09	Elétrica / Cotação
			Aterramento		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Cabo de cobre nu, seção 50mm², têmpera meio dura, classe 2 A, fab. Nexans.	m	0,1000	46,50	R\$ 4,65	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Terminal bimetalico à compressão (dupla compressão)seção 50mm², fab. BURNDY.	un	0,0060	50,00	R\$ 0,30	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Molde para solda exotérmica cabo-placa, fab. CADWELD, tipo SSB Y3, com acessórios.	un	0,0001	360,00	R\$ 0,02	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Molde para solda exotérmica cabo-cabo, fab. CADWELD, tipo TAC Y3Y3, com alicate.	un	0,0003	360,00	R\$ 0,10	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Molde para solda exotérmica cabo-cabo, fab. CADWELD, tipo XBM Y3Y, com alicate.	un	0,0001	360,00	R\$ 0,02	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Alicate para molde L 160	un	0,0001	150,00	R\$ 0,02	Elétrica / Cotação
			Cartucho para solda exotérmica, fab. CADWELD.		0,0000		R\$ -	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		- nº 45	un	0,0017	180,00	R\$ 0,30	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		- nº 90	un	0,0060	185,00	R\$ 1,11	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		- nº 150	un	0,0013	200,00	R\$ 0,27	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Escova de aço, fab. CADWELD.	un	0,0004	160,00	R\$ 0,06	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Solvente T-318, fab.CADWELD.	un	0,0002	300,00	R\$ 0,06	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Limpador de molde, fab. CADWELD.	un	0,0002	120,00	R\$ 0,02	Elétrica / Cotação
	COTAÇÃO		Barra de cobre 1/8"x1"x250mm com fixações	un	0,0027	16,50	R\$ 0,04	Elétrica / Cotação
CÓDIGOS ABA SERVIÇOS	ABA INSUMOS / COTAÇÃO	CÓDIGO COMPOSIÇÃO	DESCRIÇÃO	UNID.	COEF.	RS UNIT.	TOTAL	Código e Referência da Composição de Custos
		COMP249	REDE DE COMBATE À INCÊNDIO	m²			33,17	33,45
			Tubo PEAD, PN 10 PE 100, SDR 17					INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 4" (ø110 mm)	m	0,0032	80,00	R\$ 0,26	INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 8" (ø200 mm)	m	0,0410	595,00	R\$ 24,40	INCFRAESTRUTURA
			Tubo, com costura long, AC, ASTM A-53 Gr.B, SCH. 40, PC					INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 4"	m	0,0012	320,00	R\$ 0,38	INCFRAESTRUTURA
			Conexões					INCFRAESTRUTURA
			Curva 90o. PEAD, PN 10 PE 100					INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 4" (ø 110 mm)	pç	0,0002	335,00	R\$ 0,06	INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 8" (ø 200 mm)	pç	0,0002	3.120,00	R\$ 0,52	INCFRAESTRUTURA
			Tê 90o. PEAD, PN 10 PE 100					INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 8"x8" (ø 200x200 mm)	pç	0,0000	645,00	R\$ 0,02	INCFRAESTRUTURA
			Tê 90o. DE REDUÇÃO PEAD, PN 10 PE 100					INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 8"x4" (ø 200x110 mm)	pç	0,0003	470,00	R\$ 0,16	INCFRAESTRUTURA
			Tampão, AFO, ASTM A 234 Gr. WPB, SCH 40, PC, ASME 16.9					INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 4"	pç	0,0004	50,00	R\$ 0,02	INCFRAESTRUTURA
			Válvulas e juntas de desmontagem					INCFRAESTRUTURA
			Válvula gaveta, corpo e tampa de ferro fundido ductil, ASTM A536, PN 16, FLG FR ASME B 16.1					INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 8"	pç	0,0001	4.800,00	R\$ 0,64	INCFRAESTRUTURA
			Válvula angular 90°, corpo em bronze, ASTM B-62, 200#, entrada RO fêmea NPT, saída RO macho NSFHT 7,5 FPP, haste ASTM B-124, vedação em buna N, HARI.					INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 2.1/2"	pç	0,0009	530,00	R\$ 0,46	INCFRAESTRUTURA
			Junta de desmontagem trava axialmente (JTDA) corpo de ferro fundido dúctil, PN 16, FLG FR ASME B 16.1					INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 8"	pç	0,0001	1.530,00	R\$ 0,20	INCFRAESTRUTURA
			Flanges, juntas e parafusos					INCFRAESTRUTURA
			Flange com colarinho PEAD, PN 10 PE 100					INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 4" (ø 110 mm)	pç	0,0005	190,00	R\$ 0,10	INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 8" (ø 200 mm)	pç	0,0003	890,00	R\$ 0,27	INCFRAESTRUTURA
			Flange com pescoço, AFO, ASTM A 105, 150#, FR, ASME B 16.5					INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 4"	pç	0,0005	240,00	R\$ 0,13	INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 8"	pç	0,0000	400,00	R\$ 0,01	INCFRAESTRUTURA
			Junta plana para FLG FR, papelão hidráulico nãs asbestos, com fibra aramida e borracha SBR, 1,6mm, 150#, ASME B 16.21		0,0000			INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 4"	pç	0,0005	22,00	R\$ 0,01	INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 8"	pç	0,0004	80,00	R\$ 0,03	INCFRAESTRUTURA
			Parafuso estojo, AL, ASTM A 193 GR. B7, rosca UNC (total), série pesada, ASME B 18.2.1		0,0000			INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 5/8" x 3.3/4"	pç	0,0043	3,30	R\$ 0,01	INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 3/4" x 4.1/4"	pç	0,0035	4,80	R\$ 0,02	INCFRAESTRUTURA
			Porca, ASTM A 194 Gr.2H, hexagonal, série pesada, ASME B 18.2.2		0,0000			INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 5/8"	pç	0,0043	0,75	R\$ 0,00	INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 3/4"	pç	0,0035	0,60	R\$ 0,00	INCFRAESTRUTURA
			Acessórios		0,0000			INCFRAESTRUTURA
			Armário para mangueira, de fibra de vidro, tipo externo com ventilação, acabamento na cor vermelha, chapa 20, capacidade para 8 lances de mangueira 2.1/2" x 15 m		0,0000			INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		1200 x 900 x 300 mm	pç	0,0004	4.380,00	R\$ 1,90	INCFRAESTRUTURA
			Mangueira para combate a incêndio, fibra sintética pura de poliéster, 450#, ri de borracha sintética, extr tipo engate rápido, comprimento de 15m, tipo 3		0,0000			INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 2.1/2"	pç	0,0035	500,00	R\$ 1,73	INCFRAESTRUTURA
			Adaptador, latão naval, extremidade storz, rosca fêmea, NSFHT 7,5 FPP		0,0000			INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 2.1/2" x 2.1/2"	pç	0,0009	60,00	R\$ 0,05	INCFRAESTRUTURA
			Chave storz, latão naval de alta resistência		0,0000			INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		2.1/2" - 1.1/2"	pç	0,0009	13,00	R\$ 0,01	INCFRAESTRUTURA
			Esguicho jato sólido, entrada engate rápido, com requinte 16mm		0,0000			INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 2.1/2"	pç	0,0009	56,00	R\$ 0,05	INCFRAESTRUTURA
			Esguicho regulável, bronze, tipo jato sólido / neblina, entrada engate rápido		0,0000			INCFRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		ø 2.1/2"	pç	0,0009	140,00	R\$ 0,12	INCFRAESTRUTURA

	COTAÇÃO		Pintura da tubulação aparente na cor vermelho segurança munsell 5r 4/14	GB	0,0000	4.500,00	R\$ 0,15	INCRAESTRUTURA
			Blocos de ancoragem e caixas		0,0000			INCRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		Bloco de ancoragem para conexões enterradas	m3	0,0003	1.800,00	R\$ 0,60	INCRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		Caixa para válvula de gaveta em concreto ou bloco de alvenaria estrutural, dim. 1,80x1,80x1,60 m	pc	0,0001	5.715,00	R\$ 0,76	INCRAESTRUTURA
	COTAÇÃO		Tampa circular, articulada, de ferro fundido dúctil, diâmetro 0,60 m	pc	0,0001	620,00	R\$ 0,08	INCRAESTRUTURA

Tabela 29: Composição de diversos itens retroárea
Fonte: Consórcio Demarest/Exe Egenharia/Mind.

4.144. A atualização dos valores para data base do estudo também foi realizada de forma individualizada, considerando os seguintes Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV:

Dez/20	Jan/21	Item
587,922	592,908	Obras Complementares
691,949	701,734	Pavimentação
1327,289	1354,939	Rede elétrica

Tabela 30: Atualização de diversos itens retroárea
Fonte: Elaboração própria

4.145. Para definição do quantitativo de área de intervenção (163.296 m²) foi utilizado como subsídio área total a ser concedida, excluindo as áreas da Brskarne, faixa de cais, Valeport, etapas D, E e,F, pois estas áreas deduzidas serão estruturadas nos itens anteriores, adequações.

4.146. Para os investimentos em **equipamentos** foram definidos os seguintes valores de custo unitário e quantitativos:

4.147. Quanto aos custos unitários referenciais adotados para equipamentos portuários, foi aproveitado valor de estudo pretérito (SUA05), que à época realizou pesquisas de preços para portêineres, transtêineres, Spreaders, empilhadeiras, scanner e conjunto trator-reboque. Para os valores obtidos nas pesquisas foram considerados para conversão de moeda estrangeira, quando necessário, a cotação média do mês de janeiro de 2021, de R\$ 6,516 para o Euro e R\$ 5,356 para o Dólar Americano. Foram realizadas análises comparativas e aproveitados os menores valores dentre as referências disponíveis, conforme detalhado a seguir.

ESPECIFICAÇÃO		LIEBHERR	KONECRANES	KALMAR	ZPMC	TOLEDO	CONFIANÇA	FACCHINI	Estudo Original (atual. abr/18, FGV)
Portêineres	Importado	28.005.600,00		29.168.150,00	25.927.244,44				29.485.752,54
Transtêineres RTG	Importado	5.201.040,00		4.861.358,33	5.185.448,89				5.247.959,63
Spreaders para portêineres	Importado								572.504,68
Spreaders para transtêineres	Importado								302.155,25
Empilhadeiras Reach Stacker	Importado	1.640.328,00		1.377.384,86	1.134.316,94				1.293.568,49
Scanner	Nacional								4.134.756,07
Cavalos Mecânicos (tractors)	Importado			307.886,03	194.454,33				304.369,06
Semi-reboques (trailers)	Nacional							68.500,00	136.210,48
Balança Rodoviária	Nacional					88.000,00	97.600,00		74.333,18
TOTAL									

Obs.: Imposto de Importação será inserido na Planilha financeira do Estudo;

Tabela 31: Custo unitário de equipamentos portuários, ref. jun./2018
Fonte: Elaboração própria

4.148. Para o item implantação de plataformas com tomadas *reefer*, o valor teve como subsídio à composição de custo elaborada pelo consórcio.

CÓDIGOS		CÓDIGO COMPOSIÇÃO	DESCRIÇÃO	UNID.	COEF.	R\$ UNIT.	TOTAL	Código e Referência da Composição de Custos
ABA SERVIÇOS	ABA INSUMOS / COTAÇÃO							
		COMP255	TOMADAS REEFERS	un			17.668,10	Valor obtido em obras similares
	COTAÇÃO		Fornecimento (AÇO ASTM A572 GR. 50)	ton	0,3714	16.000,00	R\$ 5.942,86	Estrutura metálica da plataforma
	COTAÇÃO		Transporte, fabricação, pintura, instalação/montagem (AÇO ASTM A572 GR.50)	ton	0,3714	14.000,00	R\$ 5.200,00	Estrutura metálica da plataforma
			Blocos de fundação e baldrames		0,0000		R\$ -	Fundação plataformas
	COTAÇÃO		Formas	m²	1,7245	70,00	R\$ 120,71	Fundação plataformas
	COTAÇÃO		Aço CA-50	kg	16,8980	12,50	R\$ 211,22	Fundação plataformas
	COTAÇÃO		Concreto C40	m³	0,1878	725,00	R\$ 136,12	Fundação plataformas
			Estacas 20x20 Prê- Moldadas		0,0000		R\$ -	Fundação plataformas
	COTAÇÃO		Fornecimento	m	2,2857	40,00	R\$ 91,43	Fundação plataformas
	COTAÇÃO		Transporte e cravação	m	2,2857	45,00	R\$ 102,86	Fundação plataformas
	COTAÇÃO		Arrasamento	unidades	0,2286	12,00	R\$ 2,74	Fundação plataformas
	COTAÇÃO		Eletrocalha lisa de alumínio, com tampa 150x50 mm, chapa 14 com septo divisor e acessórios de emenda e fixação.	un	0,5714	90,00	R\$ 51,43	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO		Eletrocalha lisa de alumínio, com tampa 300x50 mm, chapa 14 com septo divisor e acessórios de emenda e fixação.	un	0,3429	110,00	R\$ 37,71	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO		Curva 90º vertical interna de alumínio, lisa com tampa 300x50 mm, chapa 14, com acessórios de emenda e fixação.	un	0,0286	80,00	R\$ 2,29	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO		Curva 90º vertical externa de alumínio, lisa com tampa 300x50 mm, chapa 14, com acessórios de emenda e fixação.	un	0,0857	80,00	R\$ 6,86	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO		TE 90º horizontal de alumínio, lisa com tampa 300x50 mm, chapa 14, com acessórios de emenda e fixação.	un	0,0571	150,00	R\$ 8,57	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO		TE 90º vertical de alumínio, lisa com tampa 300x50 mm, chapa 14, com acessórios de emenda e fixação.	un	0,0571	250,00	R\$ 14,29	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO		Redução concentrica 300x50mm para 150x50mm de alumínio, lisa com tampa, chapa 14, com acessórios de emenda e fixação.	un	0,0571	70,00	R\$ 4,00	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO		Junção de emenda para eletrocalha A=50 mm., com parafusos, porcas sextavadas e arruelas.	un	2,2857	5,50	R\$ 12,57	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO		Prensa-cabo industrial com segurança aumentada, rosca BSP, grau de proteção IP-68 com porca, ø3/4".	un	1,0204	135,00	R\$ 137,76	Elétrica REEFER / Cotação
			Bucha de redução.		0,0000		R\$ -	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO		ø1.1/2" x 3/4"	un	1,0204	30,00	R\$ 30,61	Elétrica REEFER / Cotação
			Condutele de alumínio, nos tipos.		0,0000		R\$ -	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO		T 1.1/2"	un	0,4286	48,00	R\$ 20,57	Elétrica REEFER / Cotação

	COTAÇÃO	L 1.1/2"	un	0,1429	48,00	R\$ 6,86	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	T 3/4"	un	0,0306	19,00	R\$ 0,58	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	L 3/4"	un	0,0612	19,00	R\$ 1,16	Elétrica REEFER / Cotação
		Curva 90º de aço zincada à quente, diâmetro.		0,0000		R\$ -	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	ø3/4"	un	0,0571	37,00	R\$ 2,11	Elétrica REEFER / Cotação
		Eletroduto de aço zincado à quente, tipo pesado,nos diâmetros:		0,0000		R\$ -	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	ø3/4"x3,00 m	un	0,0857	230,00	R\$ 19,71	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	ø1.1/2"x3,00 m	un	0,5714	260,00	R\$ 148,57	Elétrica REEFER / Cotação
		Braçadeira e sapata em alumínio fundido, tipo OB.		0,0000		R\$ -	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	ø3/4"	un	0,2857	1,60	R\$ 0,46	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	ø1.1/2"	un	1,7143	1,80	R\$ 3,09	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	Chapa de ferro 1/4"x20x30 cm, zincado a quente com fixação.	un	0,5714	17,00	R\$ 9,71	Elétrica REEFER / Cotação
		Cabo multipolar de cobre, classe 0,6/1,0 kV, isolamento termofixa em EPR, cobertura em cloreto de polivinila (PVC), temperatura em regime permanente 90°C e curto circuito 250°C, encordoamento classe 5, nas seções:		0,0000		R\$ -	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	1c(3x2,5 mm²)	m	3,6735	20,00	R\$ 73,47	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	1c(4x6) mm²	m	3,6735	32,00	R\$ 117,55	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	Fita auto-fusão 3/4"x10 m.	un	0,0612	11,00	R\$ 0,67	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	Fita isolante plástica adesiva 3/4"x20 m.	un	0,0612	7,00	R\$ 0,43	Elétrica REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	Painel de Baixa Tensão, denominado QT, tensão de alimentação 440V, 60Hz., auto-portante, dividido em módulos, contendo equipamentos conforme diagrama unifilar e Especificações Técnicas.	cj	0,0286	80.000,00	R\$ 2.285,71	Equipamentos REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	Tomada tripolar 3P+T, 32 A - 440 V, cód. SS-4203/PP, indicação horária 3H, com chave de bloqueio, IP-67, com proteção UV, referência STECK.	un	1,0000	275,00	R\$ 275,00	Equipamentos REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	Condutete de alumínio tip E3/4" com interruptor simples, 10A-250V.	un	0,0286	19,00	R\$ 0,54	Equipamentos REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	Luminária industrial, hermética, corpo em poliestireno, difusor transparente, com proteção UV, montada com 02 lâmpadas tubulares de LED, fluxo luminoso 2000lm, temperatura da cor K=4000, 220 V - 60 Hz.	un	0,5714	3.975,00	R\$ 2.271,43	Equipamentos REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	Cabo unipolar de cobre, classe 50V, isolamento em cloreto de polivinila (PVC), temperatura em regime permanente 70°C e curto circuito 160°C, encordoamento classe 5, na verde/amarela clara, na seção 25 mm².	m	3,0612	70,00	R\$ 214,29	Aterramento REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	Conector terminal a compressão para cabos de cobre, seção 25 mm²	un	0,1429	15,00	R\$ 2,14	Aterramento REEFER / Cotação
	COTAÇÃO	Conector de aterramento tipo GB para cabo 25mm²	un	1,0000	100,00	R\$ 100,00	Aterramento REEFER / Cotação

Tabela 32: Composição do item implantação plataforma *reefers*
Fonte: Consórcio Demarest/Exe Engenharia/Mind.

4.149. A atualização dos valores para data base do estudo, considerando todos os equipamentos, também foi realizada através dos Índices de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV:

Jun/2018	Dez/20	Jan/21	Item
483,544	609,972	633,118	Equipamentos

Tabela 33: Atualização do item implantação plataforma *reefers*
Fonte: Elaboração própria

4.150. Para definição de quantitativo de equipamentos, exceto tomadas *reefer*, o subsídio utilizado foi a simulação dinâmica conforme detalhado anteriormente nessa Nota Técnica.

4.151. Referente ao quantitativo de tomadas *reefer*, para definição foi analisada a participação da carga *reefer* no período de 2016 a 2020 no complexo portuário de Itajaí, que representa da ordem de 22,7% dos contêineres movimentados.

4.152. Considerando que o Terminal necessita receber os containers com antecedência para formar o “*pré-stacking*”, é preciso dotar o Terminal com tomadas para plugar essas unidades *reefer*. Em média esses contêineres permitem um giro médio anual 40 vezes cada tomada.

4.153. Como resultado das premissas e cálculos acima e buscando aperfeiçoar o aproveitamento de pátio, o quantitativo de tomadas consideradas necessárias para atender a uma demanda prevista no período de 2023 a 2057 foi de 3960 unidades.

4.154. Levando em consideração que através da indenização serão adquiridas 1.105 unidades, de forma complementar foi necessário investimentos para aquisição de 2.855 unidades.

Indenização

4.155. Além dos investimentos previstos no Capex, caberá à futura concessionária realizar investimentos por meio de **indenização** para aquisição de equipamentos existentes não reversíveis, necessários para resguardar a continuidade da operação portuária, que incluem no mínimo:

- I. Equipamentos
 - a. Portêineres série 07;
 - b. Spreaders para Portêineres;
 - c. Móbile Harbour Crane – MHC;
 - d. Spreaders para Móbile Harbour Crane – MHC;
 - e. Reach-stackers;
 - f. Balanças; e
 - g. Plataformas tomadas para container reefer.

4.156. Para estimativa de valores dos equipamentos a serem indenizados, foi utilizado como referência à planilha do inventário (anexa), disponibilizada pelo consórcio (ANEXO X- Bens vinculados ao contrato de arrendamento - Abr 2020).

4.157. Após avaliação da planilha foram selecionados os equipamentos relevantes para resguardar a operação do porto, sendo necessária sua indenização.

4.158. A planilha disponibiliza os valores de aquisição e data da compra, assim como estimativa de depreciação para alguns equipamentos. De forma complementar, foi avaliado valores de equipamentos novos utilizados para o Capex com simulação de depreciação.

4.159. Os valores e quantitativos definidos na modelagem para indenização estão detalhados na planilha indenização, Seção C, engenharia, contendo como investimento os valores residuais obtidos pela subtração do valor da aquisição pela depreciação do bem.

Ativos Existentes

4.160. Referente aos **ativos existentes**, foram relacionadas estruturas e equipamentos (benfeitorias) para fins de cálculo de manutenção e seguro, considerando os equipamentos indenizados descrito anteriormente e os reversíveis, a serem entregues ao futuro concessionário que incluem no mínimo:

- I. Desenvolvimento do porto e sistema de acostagem
 - a. Pátio cais berço 1 - Arrendatário - (60.866,52m²) desconsiderando Armazém (2.288m²);
 - b. Pátio cais berço 2 - Arrendatário - CAIS - BERCO 2 (18.400m²)
 - c. Pátio + cais berço 3 - público - (29.130m²) desconsiderando Portaria (600m²)
 - d. Pátio cais berço 4 - Público - CAIS - BERÇO 4;
 - e. RAC - Recinto Alfandegado Contíguo - público desconsiderando edificação
- II. Edificações
 - a. Galpão APMT;
- III. Desenvolvimento do porto e sistema de acostagem
 - a. Subestação;
 - b. Portêineres série 07;
 - c. Spreaders para Portêineres;
 - d. Móvil Harbour Crane – MHC;
 - e. Spreaders para Móvil Harbour Crane – MHC;
 - f. Reach-stackers;
 - g. Balanças; e
 - h. 32 Plataformas tomadas para container reefer; e
 - i. 628 tomadas reefer, sendo 180 na área pública e 448 no RAC.

4.161. Vale destacar que as estruturas reversíveis a autoridade portuária que serão demolidas durante o desenvolvimento do terminal não foram consideradas na lista de ativos existentes, haja visto que a utilização é transitória durante as fases de investimentos.

4.162. Para definição do custo unitário e quantitativo dos itens intitulados como desenvolvimento do porto, sistema de acostagem e edificações, foi utilizado como subsídio o anexo III, Inventário Conciliado com os registros oficiais da ANTAQ, valor de um novo mercado 2021.

4.163. Para os itens equipamentos foram utilizados os valores referenciais descritos na indenização, considerando valor de aquisição e não residual.

Locação de ativos

4.164. Além dos equipamentos adquiridos listados nos itens anteriores, outros equipamentos que atualmente são alugados pela atual arrendatária e consequentemente são necessários para a operação do porto, foram mensurados na modelagem do estudo, computando as despesas de **locação** pelo futuro concessionário por período de um ano, conforme lista abaixo:

- I. Equipamentos
 - a. Três Empilhadeiras para Contêiner Cheio - Reach-stackers;
 - b. Uma Empilhadeira para Contêiner Vazio;
 - c. Sete Empilhadeiras de Garfo;
 - d. Quatro Empilhadeiras Elétricas; e
 - e. Uma Plataforma elevatória.

4.165. Para evitar a descontinuidade das operações de armazenagem e movimentação de cargas containerizadas no Porto de Itajaí, optou-se pela locação de equipamentos de pequeno porte, tendo em vista que estes equipamentos serão substituídos após o primeiro ano de contrato.

4.166. Nesse sentido, estimou-se o custo da locação com base na projeção teórica de um arrendamento operacional efetuado por uma empresa de locação de equipamentos em que a vida útil estimada dos equipamentos foi de 5 anos e custo de oportunidade de 17,43 a.a.

Seção D – Operacional

4.167. Quanto aos indicadores operacionais, foram utilizados dados obtidos junto ao Anuário da ANTAQ em conjunto com metodologias da UNCTAD.

4.168. No que tange os custos e despesas, a categorização baseou-se na estrutura atualmente utilizada no programa de arrendamentos portuários, adicionando-se a esses outros custos específicos relacionados ao modelo de concessão proposto. Assim, como o concessionário desenvolve atribuições de Autoridade Portuária, criou-se novas categorias, tais como custos atinentes ao canal aquaviário e infraestrutura de proteção, despesas conselho de administração e fiscal, dentre outras.

4.169. A estrutura de custos foi dividida em custos fixos, custos variáveis e custos únicos. A partir desta divisão delimitou-se a seguinte categorização:

- Custos Fixos:

- Mão-de-Obra própria;
- Utilidades fixas;
- Manutenção;
- Geral e Administrativo;
- Taxas e outras Contribuições;
- Outros/Diversos;
- Custos Ambientais; e
- Custos atinentes ao canal aquaviário e infraestruturas de proteção.

- Custos Variáveis:

- Mão-de-Obra avulsa (OGMO); e
- Utilidades variáveis.

- Custos Únicos:

- Indenização de ativos não-reversíveis;
- Aluguel equipamentos;
- Custo da elaboração dos estudos - reembolso EPL;
- Custo da realização leilão; e
- Desequilíbrio do arrendatário atual.

4.170. Quanto aos custos e despesas, salienta-se que se considerou um grau de sensibilidade entre os custos e despesas e o grau de maturidade do empreendimento, relacionado sobretudo a movimentação de cargas projetada para o Porto de Itajaí. Nesse sentido, em consonância aos parâmetros já utilizados no âmbito do PAP, foram

consideradas faixas de sensibilidade entre os custos e despesas e a movimentação. As faixas consideradas na modelagem para da um dos custos e despesas podem ser verificadas no Anexo D-1 da Seção D. As fases do projeto podem ser consultadas na tabela 5 da Seção D.

Custos Fixos

- 4.171. Com relação aos custos com mão-de-obra própria, foram adotados os parâmetros aplicados ao PAP, em sua maioria, sendo feitos alguns ajustes metodológicos e em valores.
- 4.172. Em relação à **mão de obra administrativa**, além das faixas já consideradas no PAP, criou-se uma faixa adicional para encaixar adequadamente empreendimentos de grande porte. Anteriormente, a última faixa era para empresas com faturamento acima de R\$ 160 milhões com previsão de 42 funcionários. Dessa forma, a última faixa passou a encaixar empresas com faturamento acima de R\$ 500 milhões, com estimativa de 59 funcionários administrativos, conforme exposto na Tabela 6 da página 4 da Seção-D.
- 4.173. Adicionalmente, em função das necessidades de pessoal decorrentes das competências relacionadas ao planejamento portuário e a gestão de longo prazo do Porto, criou-se uma equipe de quatro colaboradores para exercer atividades relacionadas à temática, sendo um encarregado e três técnicos.
- 4.174. Ainda, foi definida equipe específica para o atendimento das demandas relacionadas ao canal de acesso aquaviário e suas infraestruturas de proteção. Nesse ponto, dimensionou-se equipe própria específica de 13 colaboradores.
- 4.175. Quanto à **mão de obra operacional** (operação e manutenção), considerou-se uma medida de produtividade observada em outros terminais de contêineres brasileiros, como apontado na tabela 8 da seção D. A partir disso, definiu-se o número de empregados próprios necessários à operação.
- 4.176. Ainda, mensurou-se uma equipe ambiental e de supervisão de segurança, conforme tabela 7 da Seção D.
- 4.177. A tabela a seguir mostra as fontes e códigos de todas as funções utilizadas. Ressalta-se que todas as fontes tem como data-base em janeiro de 2021.

Administrativo	Fonte	Código
Diretor Geral	SINE	sem código
Gerentes Master	SINE	sem código
Gerentes de Nível Médio	SICRO SC	P9826
Equipe de Suporte Administrativo (n 1)	SICRO SC	P9878
Equipe de Suporte Administrativo (n 2)	SICRO SC	P9883
Planejamento		
Encarregado	SICRO SC	P9840
Técnico	SICRO SC	P9867
Manutenção		
Engenheiro	SICRO SC	P9891
Encarregado	SICRO SC	P9840
Auxiliar de Manutenção	SICRO SC	P9903
Meio Ambiente/Segurança Portuária		
Encarregado	SICRO SC	P9840
Técnico em meio ambiente	SICRO SC	P9876
Operação		
Engenheiro	SICRO SC	P9819
Encarregado Operacional	SICRO SC	P9840
Operador Equipamento	SINAPI SC	40998
Técnicos	SICRO SC	P9867
Auxiliares	SICRO SC	P9903
Canal		
Engenheiro	DNIT	P9819, P9946
Técnico	DNIT	P9972, P9867
Auxiliar	DNIT	P9903, P9806

Tabela 34 – Fontes e códigos mão de obra própria
Fonte: Elaboração própria.

- 4.178. Para as funções diretor geral e gerente geral da fonte SINE (trabalhabrasil.com.br) utilizou-se as categorias porte de empresa grande e nível profissional *master*.
- 4.179. Quanto aos **conselhos fiscal e administrativo**, mensurou-se a quantidade de conselheiros fiscais e de administração foram mensurados de acordo com a Lei nº 6.404/76. Quanto à remuneração, estimou-se a remuneração de acordo com o estudo Remuneração de Conselheiros em Empresas de Capital Fechado 1º edição, do IBGC (Instituto Brasileiro de Governança Corporativa). Para tanto, estimou-se a seguinte ponderação de média de remuneração para os conselheiros de administração (empresas com faturamento superior a R\$ 300 milhões):

Participação	Faixa Média	Média Ponderada
9,30%	5.000,00	465,00
17,40%	7.500,00	1.305,00
19,80%	12.500,00	2.475,00
17,40%	17.500,00	3.045,00
9,30%	22.500,00	2.092,50
10,50%	27.500,00	2.887,50
16,30%	30.000,00	4.890,00
	Média Ponderada	17.160,00

Tabela 35 – Remuneração ponderada do conselho de administração
Fonte: Adaptado a partir de dados do IBGC.

Gráfico 3. Faturamento da empresa versus valor da remuneração fixa (bruta) ao mês

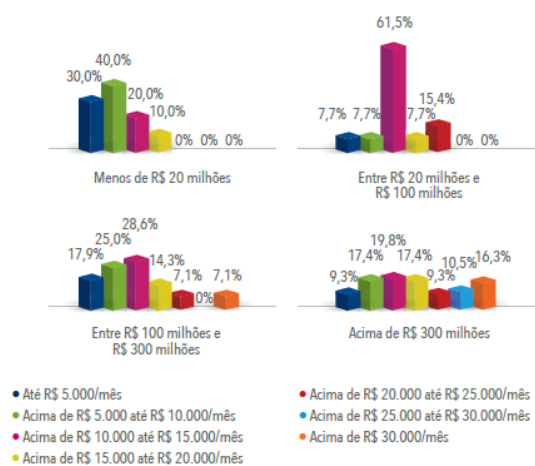


Imagem 19 – Remuneração de Conselheiros de Administração por faixa de faturamento

Fonte: IBGC.

4.180. A remuneração dos conselheiros fiscais, por sua vez, foi estimado com base na Lei nº 6.404/76, “Lei das S.A.”, conforme seu inciso 3º do artigo 162, ou seja, no mínimo 10% da remuneração de Diretores.

4.181. Além desses, estimou-se uma contingência de 10% sobre as remunerações para reembolsos e deslocamentos.

4.182. Quanto às **Utilidades Fixas**, foram estimados custos de acordo com a metodologia utilizada no PAP. Para os custos de manutenção das infraestruturas, igualmente, utilizou-se da metodologia empregada do PAP.

4.183. No que diz respeito às despesas gerais e administrativas, os custos de limpeza, contabilidade, consultoria, jurídico, seguros, veículos e outros foram estimados de acordo com o PAP. Nesse ponto, importa salientar que, dentre os seguros, os custos estimados com Seguro compreensivo de operação portuária foram mensurados com base em apólices do setor obtidas junto a operador de contêineres. Para a **equipe de segurança** e outros custos relacionados à segurança, foram compostas equipes e estimados custos com manutenção de sistemas de controle, locação de CFTV, Locação de rádios e outros, conforme disposto na tabela 16 da Seção D. Adicionalmente, deve-se sublinhar que a composição da equipe foi atende aos requisitos do Plano de Segurança Portuária vigente para o Porto de Itajaí.

4.184. Quanto às **taxas e contribuições**, estimou-se o valor por m² de **Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU)** a partir de valores informados pela Superintendência do Porto de Itajaí - SPI. O valor estimado de IPTU, por m² de terreno e para as áreas do Porto Organizado, é de R\$ 4,84. Ainda, conforme a tabela 17 da Seção D, foram estimados diferentes anuais para cada fase do projeto, em função do aumento da área previsto.

4.185. Na categoria taxas e outras contribuições incluiu-se a **Taxa de Fiscalização da ANTAQ**. Essa taxa é uma obrigação contratual nas concessões portuárias. O concessionário deve pagar **R\$ 734.421,16/ano**, conforme tabela a seguir.

Total de Postos dos Fiscalizados no Porto de Itajaí	7
Custo da 50% da Sede ponderado por Regional	R\$ 258.910,86
Custo da Regional	R\$ 475.510,30
TOTAL	R\$ 734.421,16

Tabela 36 – Taxa de Fiscalização ANTAQ

Fonte: ANTAQ

4.186. Ainda, seguindo metodologia do PAP, na categoria **outros/diversos** relacionou-se gastos menos representativos, tais como aluguel de softwares, sistemas operacionais, insumos, alimentação, viagens, entre outros. Utilizou-se como parâmetro 5% em cima dos custos fixos e variáveis.

4.187. Quanto aos **custos relacionados às Infraestruturas de Acesso Aquaviário**, visando a otimização do uso da infraestrutura, foi idealizado um modelo que garanta previsibilidade na execução dos serviços de dragagem de manutenção, fluxo constante de dados batimétricos, prontidão na manutenção dos auxílios à navegação e observação estrita à segurança da navegação por meio de equipamentos de alta tecnologia componentes do *Vessel Traffic Service (VTS)*.

4.188. Para fins de modelagem, os custos de dragagem de manutenção foram estimados com o mesmo preço de m³ unitário para a dragagem de aprofundamento (R\$12,89/m³). Os quantitativos de assoreamento anual (3.100.000 m³/ano) basearam-se na estimativa elaborada pela empresa Hidrotopo Consultoria e Projetos Ltda, contratada em 2018 pela Superintendência do Porto de Itajaí para dimensionar a manutenção dos acessos aquaviários após as obras de implantação da bacia de evolução nº 2.

4.189. Os custos de levantamentos hidrográficos mensais foram estimado para uma área total de aproximadamente 2 milhões de m², compreendendo a bacia de evolução 1, berços, canal interno, bacia de evolução 2 e canal externo. Como referência normativa para os procedimentos, foram utilizadas a NORMAM-25/DHN, do Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) e a publicação S-44 da Organização Hidrográfica Internacional (OHI).

4.190. Os valores unitários mensais foram extraídos do Contrato 020/16, celebrado entre a Superintendência do Porto de Itajaí e Hidrotopo Consultoria e Projetos Ltda para fiscalização das obras de dragagem no Complexo Portuário de Itajaí. Assim, foi calculado um dispêndio anual de R\$ 504.928,78 para levantamentos hidrográficos Categoria B que poderão auxiliar as campanhas de dragagem, monitorar o comportamento do fundo e prestar esclarecimentos à Autoridade Marítima, Praticagem e Usuários em geral.

4.191. Além dos levantamentos hidrográficos, foram incorporadas boas práticas já adotadas pelo Porto de Itajaí. O levantamento de custos relativos à infraestrutura de acessos aquaviários contempla, portanto, obrigações para que a Concessionária realize, mensalmente, levantamentos batimétricos monofeixe de dupla frequência, para verificação da espessura da camada de lama fluida, a um custo de R\$ 246.452,85/ano e medição da densidade e viscosidade da camada de sedimentos a R\$ 196.379,95 /ano. Os valores desses serviços também foram extraídos do Contrato 020/16.

4.192. Adicionalmente, considerando os potenciais ganhos de uso de Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ), foi prevista a realização de levantamentos hidrográficos Categoria A com periodicidade semestral a um custo de R\$ 265.076,95/ano. O valor foi definido com base no preço unitário previsto pelo SICRO (código 1817720). Em consonância com a NORMAM-25/DHN, tais levantamentos deverão ser encaminhados ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), que avaliará a utilidade dos dados para fins de atualização de documentos náuticos.

4.193. O bom funcionamento da infraestrutura de acesso aquaviário depende da eficácia dos auxílios à navegação. Nesse sentido, a modelagem previu o custo de manutenção de sinais fixos e boias mediante pagamentos mensais para que a Concessionária tenha uma equipe terceirizada à disposição para movimentação de sinais náuticos, salvatagem de boias, manutenção preventiva, manutenção corretiva e substituição de componentes. O custo total dos serviços foi definido em R\$ 378.980,84/ano acrescido de um montante de R\$ 188.243,92 anuais para material sobressalente (boias, lanternas, correntes de aço, manilha, anilha, tornel, poitas, baterias e equipe de mergulho). Os valores foram obtidos na proposta comercial do Consórcio Aquaplan-Sinática-Riointerport no âmbito do Contrato 004/19 celebrado com a Superintendência do Porto de Itajaí.

4.194. Os custos de manutenção do *Vessel Traffic Service (VTS)* foram extraídos da planilha orçamentária elaborada pela Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC no âmbito do Termo de Cooperação para Descentralização de Crédito nº 06/2012, firmado pela então Secretaria de Portos da Presidência da República para a elaboração de estudos e projetos acerca dessa tecnologia. O valor previsto para custeio anual das operações do VTS foi de R\$ 1.759.146,37, ao passo que o custo anual de

manutenção foi definido em R\$ 1.241.030,22. Por fim, em consonância com os termos da NORMAM-26/DHN, foi definido um valor correspondente às visitas técnicas (VISITEC), realizada pelo Centro de Auxílio à Navegação Almirante Moraes Rego (CAMR) para avaliação das condições de conformidade do sistema. Como a Concessionária será responsável por custear a VISITEC, foi previsto um valor de R\$ 19.905,00/ano para essa finalidade.

4.195. Importante notar que os custos relacionados a dragagem de manutenção foram considerados no OPEX do projeto, uma vez que o canal de acesso e bacia de evolução demandam dragagens contínuas.

Custos Variáveis

4.196. No que diz respeito aos custos variáveis, consideramos os custos relacionados à Mão de Obra Avulsa (OGMO) e utilidades variáveis. Os custos operacionais com **mão-de-obra avulsa** foram obtidos juntamente ao OGMO de Itajaí e estão dispostos na tabela 19 da Seção D. Além do custo variável decorrente de salários, encargos e benefícios com a mão-de-obra avulsa, considerou-se, também, custos fixos anuais relacionados a custeio do OGMO, subvenções, taxas, ajudas de custo, fundos e indenizações. O resumo dos custos relacionados a essa categoria estão dispostas na Tabela 20 da Seção D. No que diz respeito aos custos com **utilidades variáveis**, esses contemplam gastos com energia elétrica das operações, combustíveis e lubrificantes. A tabela 21 da Seção D traz os valores estimados por TEU movimentado, e foram estimados através de observação dos custos de terminais de contêineres.

Custos Únicos

4.197. Aqui, temos as despesas relacionadas ao ressarcimento pela elaboração dos Estudos, o custo do leilão, o ressarcimento de ativos existentes e não reversíveis, aluguel de equipamentos e o custo relacionado ao desequilíbrio contratual devido ao atual arrendatário.

4.198. O **valor do ressarcimento da Empresa de Planejamento e Logística (EPL)** pela elaboração do EVTEA foi acordado em Plano de Trabalho assinado com o Ministério da Infraestrutura, correspondendo ao montante de R\$ 5.166.098,02, conforme tabela a seguir:

COMPOSIÇÃO DO ORÇAMENTO REFERENCIAL TOTAL							
MÊS-BASE: 01/2021							
Objeto:	Modelo de Desestatização ou Desinvestimento do Porto de Itajai						
Porto:	Itajai-SC						
Prazo de execução:				32	meses		
Descrição	Qtd. (1)	Participação Mensal (%) (2)	Meses (3)	Nº HxHxMês (4)=(1x2x3)x176	Preço Unitário (R\$/Mês) (5)	Preço Total (R\$) (6)=(4 x 5)/176	
A) EQUIPE TÉCNICA							
PESSOAL - EQUIPE TÉCNICA							
Gerente	1	10,0%	20	352,0	23.544,98	47.089,96	
Assessor/Coordenador	1	50,0%	20	1760,0	17.658,74	176.587,40	
Assessor Técnico I					15.892,86		
Assessor Técnico II	3	50,0%	12	3168,0	13.538,36	243.690,48	
Assessor Técnico III					11.138,86		
Assessor Técnico IV	1	50,0%	12	1056,0	9.417,99	56.507,94	
Assistente I	1	100,0%	20	3520,0	8.240,75	164.815,00	
PESSOAL - EQUIPE ECONÔMICA							
Gerente	1	10,0%	20	352,0	23.544,98	47.089,96	
Assessor/Coordenador	1	25,0%	20	880,0	17.658,74	88.293,70	
Assessor Técnico I					15.892,86		
Assessor Técnico II	1	50,0%	12	1056,0	13.538,36	81.230,16	
Assessor Técnico III					11.138,86		
Assessor Técnico IV					9.417,99		
PESSOAL - EQUIPE AMBIENTAL							
Gerente	1	10,0%	20	352,0	23.544,98	47.089,96	
Assessor/Coordenador	1	25,0%	20	880,0	17.658,74	88.293,70	
Assessor Técnico I					15.892,86		
Assessor Técnico II	1	25,0%	12	528,0	13.538,36	40.615,08	
Assessor Técnico III	3	25,0%	12	1584,0	11.138,86	100.249,74	
Assessor Técnico IV					9.417,99		
PESSOAL - SUPORTE TECNICO-ADMINISTRATIVO							
Gerente	1	10,0%	3	52,8	23.544,98	7.063,49	
Assessor/Coordenador	1	25,0%	3	132,0	17.658,74	13.244,06	
Assessor Técnico I					15.892,86		
Assessor Técnico II	2	50,0%	3	528,0	13.538,36	40.615,08	
Assessor Técnico III					11.138,86		
Assessor Técnico IV	2	50,0%	3	528,0	9.417,99	28.253,97	
Assistente I	1	50,0%	3	264,0	8.240,75	12.361,13	
Subtotal A						1.283.090,81	
B) ENCARGOS SOCIAIS		64,11% de A		Subtotal B		822.589,52	
C) CUSTOS ADMINISTRATIVOS		30,00% de A		Subtotal C		384.927,24	
SUBTOTAL						A+B+C	
						2.490.607,57	
D) DESPESAS GERAIS							
D.1) Imóveis							
Escritório	1	50,00%	20	10	1.726,54	17.265,40	
D.2) Mobiliário							
De escritório	1	50,00%	20	10	742,55	7.425,50	
D.3) Passagens							
	1				37.500,00	37.500,00	
D.4) Estádias e Deslocamentos							
	1				25.500,00	25.500,00	
D.5) Visita Técnica Internacional (Benchmarking)							
	1				140.280,00	140.280,00	
D.6) Serviços Terceirizados (Diagnósticos)							
	1				1.049.839,52	1.049.839,52	
D.7) Road Shows - Terceirizado							
	1				186.810,55	186.810,55	
Subtotal D						1.464.620,97	
SUBTOTAL						A+B+C+D	
						3.955.228,54	
E) LUCRO		12,00% de (A+B+C+D)		Subtotal E		474.627,42	
F) DESPESAS FISCAIS - PIS, COFINS e ISSQN		16,62% de (A+B+C+D+E)		Subtotal F		736.242,06	
H) TOTAL GERAL (A+B+C+D+E+F)						5.166.098,02	

Tabela 37 – Ressarcimento EPL
Fonte: Elaboração própria.

4.199. Além desse, foram considerados **ressarcimentos para ativos não reversíveis** essenciais para a continuação das operações, aluguel de equipamentos para garantir a continuação das operações no primeiro ano, custo da realização do leilão na B3, ressarcimento EPL para a elaboração dos estudos e minutas jurídicos e o desequilíbrio contratual do atual arrendatário do terminal de contêineres. Em relação ao desequilíbrio da APM Terminals, informa-se que esse custo entrou na modelagem financeira conforme diretriz do Poder Concedente.

4.200. O valor considerado tem como base a importância aprovada pela ANTAQ nos termos da Resolução nº 5.678, de 18/09/2017-ANTAQ de R\$ 92.103.949,45, na data-base de 12/2016. Esse valor foi atualizado da data-base 12/2016 para a data-base do estudo 01/2021, utilizando o índice que consta no contrato de arrendamento, o IGP-M, em 49,99292%. Dessa forma, o valor devido na data-base do estudo soma **R\$ 133.544.205,74**.

4.201. No que tange os custos únicos, ressalta-se que o pagamento de todos esses custos, com exceção do item aluguel de equipamentos, foram considerados como de pagamento prévia à assinatura do contrato.

4.202. Quanto aos **tributos**, além dos elementos apresentados na Seção D, cumpre ressaltar que, na modelagem econômico financeira, foram considerados 50% dos custos incorridos com utilidades variáveis e fixas (custos relacionados à energia elétrica, combustíveis, lubrificantes, água, etc) como base para os créditos de PIS/COFINS aproveitáveis. Ainda, cabe sublinhar que não foram considerados aproveitamentos de crédito sobre o OPEX relacionado as infraestruturas aquaviárias em função do método orçamentário utilizado para esses custos, qual seja, o PIS/COFINS cumulativo.

4.203. Os **custos ambientais**, por sua vez, serão pormenorizados nesta Nota Técnica no tópico "Seção F - Ambiental".

Seção E – Financeiro

4.204. A Seção E discorre acerca da modelagem econômico-financeira aplicada ao projeto, demonstrando sua metodologia, data-base, premissas, projeção de receita, despesas, considerações acerca dos investimentos e dos incentivos fiscais considerados para o CAPEX, aspectos tributários da modelagem, custo de capital, e principais resultados-chave do modelagem.

4.205. Quanto às premissas do modelo, importante destacar que a modelagem econômico-financeira aplicada no caso concreto segue em linha com o a modelagem para a concessão da CODESA. Assim, buscou-se aproveitar as boas práticas desenvolvidas nas desestatizações do setor portuário, aproximando os conceitos da modelagem. Todavia, deve-se tecer algumas considerações acerca da Concessão do Porto Organizado de Itajaí.

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

4.207. Outro ponto de diferença entre as modelagens consiste na caracterização das dragagens de manutenção no OPEX do projeto, no caso de Itajaí, em função da necessidade de constante dragagens constantes necessárias para a manutenção do nível de serviço no atendimento às embarcações. Já as dragagens de aprofundamento foram consideradas no CAPEX do projeto, uma vez que o aumento das profundidades possibilita a atração de maiores navios, trazendo benefícios econômicos futuros.

4.208. Adicionalmente, deve-se destacar que, em função do montante elevado de CAPEX do projeto, optou-se por considerar os benefícios tributários decorrentes do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura (REIDI) na modelagem. Assim, os valores dos investimentos que constam na Seção C do estudo foram recalculados, na modelagem, a fim de refletir o efeito do REIDI. Ainda, em linha com a premissa adotada na CODESA, não se considerou os incentivos tributários ligados ao Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO. Ainda sobre o CAPEX, informa-se que, na modelagem, aplicou-se uma alíquota de 12,60% sobre os equipamentos importados considerados nos investimentos, em função do Imposto de Importação incidente sobre esses investimentos.

4.209. Por fim, a Seção E apresenta os resultados chave em termos de receitas totais, despesas totais, CAPEX, etc. Cabe salientar que a divisão do VPL do projeto em termos de Valor de Outorga Mínima e Contribuições Fixas adotado segue em linha com o praticado na Concessão da CODESA.

Seção F – Ambiental

4.210. A Seção F – Ambiental foi construída a partir da análise da documentação fornecida pela Superintendência do Porto de Itajaí, bem como, diagnóstico preliminar realizado pelo consórcio Demarest/EXE Engenharia/MIND e arcabouço legal vigente, relacionado ao tema. Em suma, as atividades realizadas na elaboração da presente seção foram:

- Avaliação das informações obtidas;
- Atualização das informações relevantes;
- Utilização de ferramentas de geoprocessamento para apoio às análises realizadas;
- Exclusão de informações julgadas não relevantes;
- Inclusão de informações julgadas relevantes; e
- Formatação de acordo com os demais documentos que compõem o estudo.

4.211. Foram utilizados também para a elaboração da Seção F os seguintes documentos:

- Legislação Ambiental pertinente;
- Condicionantes do licenciamento ambiental do porto;
- Estudos e documentos elaborados para o terminal e para o porto, tais como, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, Plano Mestre do Complexo Portuário, Estudo Ambiental, Relatório de Auditoria Ambiental, Licenças e Autorizações ambientais existentes, Relatórios de Plano e Programas Ambientais, Relatório de Informação Ambiental Anual, entre outros;
- Informações ambientais relevantes (Unidades de Conservação, Áreas de Preservação Permanente, Patrimônio Histórico e Arqueológico, Terras Indígenas, Comunidades Tradicionais, Quilombolas);
- Avaliação prévia de imagens de satélite recentes para verificação de possíveis conflitos com as atividades ou ocupação no entorno;
- Avaliação temporal da área por meio de imagem de satélite.

4.212. A equipe técnica da EPL realizou diversas reuniões virtuais com a equipe de Meio Ambiente da SPI e outros setores envolvidos, onde foram feitas avaliações das estruturas existentes e das características ambientais do Porto, bem como obtidos documentos relevantes.

4.213. A seguir são tecidas considerações e esclarecimentos sobre alguns procedimentos realizados:

Potenciais Passivos Ambientais:

4.214. Para o diagnóstico preliminar de passivos ambientais, foram consideradas as entrevistas realizadas junto à Autoridade Portuária, análise documental, características e localização do empreendimento e vistoria in loco. Com isto, considerando a lista de ocorrências de incidentes ambientais na área do porto de 2012 a 2020 apresentada pela SPI, a qual inclui diversos incidentes de vazamento de óleo em solo, manchas órfãs e vazamento de produto perigoso, bem como as desconformidades com os parâmetros de referência na água subterrânea, apontadas pelos relatórios de atividades apresentados pela APM e SPI, e diante da ausência de estudos de passivos ambientais atestando a qualidade do solo e águas subterrâneas de áreas com potencial risco de exposição, há o risco de existência de áreas afetadas.

4.215. Portanto, é notório que na área de estudo analisada se apresenta indícios de contaminação, sendo possível remetê-la à classificação como **Área Potencialmente Contaminada**.

Planejamento para o Licenciamento Ambiental:

4.216. Os processos de licenciamento ambiental do porto atualmente são de competência do órgão ambiental estadual, porém, a movimentação prevista para os próximos anos supera o estabelecido no Decreto nº 8437/2015, que regulamentou o disposto no Art. 7º, caput, inciso XIV, alínea “h”, e parágrafo único, da Lei Complementar nº 140/2011 para estabelecer as tipologias de empreendimentos e atividades cujo licenciamento ambiental será de competência da União.

4.217. Com isso, tendo em vista que a previsão de movimentação no 1º ano de concessão é de 560.000 TEU e no último ano de 1.200.000 TEU (Seção B – Estudo de Mercado) a competência do licenciamento passa a ser da união, neste sentido o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) passa a ser responsável pelo licenciamento ambiental do Porto. O órgão ambiental deve ser consultado quanto aos procedimentos e estudos necessários para prosseguimento do processo de licenciamento.

4.218. Considerando a continuidade da operação, as licenças de operação válidas (LAO 2610/2019 e LAO 3657/2017) serão transferidas para o futuro concessionário, e assim o empreendedor terá tempo hábil para regularizar a situação ambiental das novas instalações e adequar o novo processo de licenciamento no órgão ambiental federal.

Também está prevista a utilização das LAI/IMA 2255/2019 e LAI/IMA 8125/2015, para as etapas de obras, tendo em vista que as licenças permitem a execução de parte de obras previstas no escopo da futura concessão. Para isso, é importante que a SPI mantenha as licenças válidas até a transferência do processo de licenciamento. Destaca-se que a transferência de titularidade é um procedimento administrativo para o qual não há previsão de custo adicional.

4.219. Vale frisar que segundo o Art. 4º inciso V da LC 140/2011 os entes federativos podem valer-se, entre outros, do instrumento de cooperação institucional de delegação de atribuições. O ente federativo poderá delegar, mediante convênio, a execução de ações administrativas a ele atribuídas, desde que o ente destinatário da delegação disponha de órgão ambiental capacitado a executar as ações administrativas a serem delegadas e de conselho de meio ambiente (Art 5º). Com isso, tendo em vista o sucesso atual e expertise do Licenciamento Ambiental por parte do IMA, atual competente do licenciamento ambiental do Porto, o IBAMA pode delegar para este órgão ambiental a competência para o licenciamento.

4.220. Para definição das licenças e estudos necessários foram consideradas as obras previstas na Seção C – Engenharia e planilha CAPEX. Foram consideradas também as fases de implantação: Fase 1 (2023 à 2025); Fase 2 (2026 à 2028); e Fase 3 (2029 à 2031).

4.221. Dentro dessa premissa, tomando-se como base a Lei nº 6.938/1981 (Política Nacional de Meio Ambiente), e considerando as novas instalações e equipamentos, tem-se a seguinte situação

4.222. Licenciamento Obras – A

- O licenciamento das obras “A” considera as obras previstas para “Desenvolvimento de Terminal” e “Edificações”. Foi considerado um processo de licenciamento para cada fase de implantação, tendo em vista a distância temporal das obras. Para obras da mesma fase foi considerado o mesmo processo de licenciamento, tendo em vista que o Potencial Poluído por Grau de Utilização (Pp/gu) é semelhante, Alto - Empresa de grande porte.
- Dentro dessa premissa, tomando-se como base a Lei nº 6.938/1981, e considerando as novas instalações e equipamentos, tem-se a seguinte situação:
- Para a obtenção da Licença Prévia - LP, com a finalidade de atestar a viabilidade ambiental das instalações faz-se necessário apresentar um Estudo Ambiental - EA, de acordo com a legislação pertinente, observadas as diretrizes adicionais estabelecidas nos Termos de Referência elaborados ou aprovados pelo IBAMA para esse empreendimento;
- Para a obtenção da Licença de Instalação - LI deverá se apresentar o Plano Básico Ambiental - PBA, contendo os programas a serem executados pelo empreendedor durante sua implantação. Durante a realização das obras deverão ser executadas as medidas de controle ambiental e os programas definidos no PBA;
- As obras de Adequação do pátio da área Armazém 3, Demolição do Armazém 3 e Nova rede de drenagem e melhorias pavimento, rede elétrica e iluminação e combate a incêndio estão licenciadas pelo IMA, LAI/IMA 2255/2019, com isso, considera-se que a SPI manterá a licença válida e transferirá para o futuro concessionário, a fim de que sejam realizadas as obras na fase 1

4.223. Licenciamento Obras – B

- O licenciamento das obras “B” considera as obras previstas para o “Sistema de Acostagem”. Todas as obras estão previstas para a Fase 1, com isso, foi considerado o mesmo processo de licenciamento, visto que o Potencial Poluído por Grau de Utilização (Pp/gu) é semelhante, Alto - Empresa de grande porte.
- Dentro dessa premissa, tomando-se como base a Lei nº 6.938/1981, e considerando as novas instalações e equipamentos, tem-se a seguinte situação:
- Para a obtenção da Licença Prévia - LP, com a finalidade de atestar a viabilidade ambiental das instalações faz-se necessário apresentar um Estudo Ambiental - EA, de acordo com a legislação pertinente, observadas as diretrizes adicionais estabelecidas nos Termos de Referência elaborados ou aprovados pelo IBAMA para esse empreendimento;
- Para a obtenção da Licença de Instalação - LI deverá se apresentar o Plano Básico Ambiental - PBA, contendo os programas a serem executados pelo empreendedor durante sua implantação. Durante a realização das obras deverão ser executadas as medidas de controle ambiental e os programas definidos no PBA

4.224. Licenciamento Obras – C

- O licenciamento das obras “C” considera as obras previstas para o “Sistema Aquaviário”. Foi considerado um processo de licenciamento para a fase 1 de implantação e outro para as fases 2 e 3, tendo em vista a distância temporal das obras e complexidade. Para obras da mesma fase foi considerado o mesmo processo de licenciamento, tendo em vista que o Potencial Poluído por Grau de Utilização (Pp/gu) é semelhante, Alto - Empresa de grande porte.
- Para as fases 2 e 3 estão previstas obras de significativo impacto ambiental, com isso, o estudo recomendado é o Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA). Para esse caso deve ser considerada a Compensação Ambiental.
- Dentro dessa premissa, tomando-se como base a Lei nº 6.938/1981, e considerando as novas instalações e equipamentos, tem-se a seguinte situação:
- Para a obtenção da Licença Prévia - LP, com a finalidade de atestar a viabilidade ambiental das instalações para a fase 1 faz-se necessário apresentar um Estudo Ambiental - EA, de acordo com a legislação pertinente, observadas as diretrizes adicionais estabelecidas nos Termos de Referência elaborados ou aprovados pelo IBAMA para esse empreendimento; para as obras da Fase 2 e 3 será necessário a realização de um EIA/RIMA, único para as duas fases.
- Para a obtenção da Licença de Instalação - LI deverá se apresentar o Plano Básico Ambiental - PBA, contendo os programas a serem executados pelo empreendedor durante sua implantação. Durante a realização das obras deverão ser executadas as medidas de controle ambiental e os programas definidos no PBA;
- As obras de Readequação Molhe Norte (Fase 2) estão licenciadas pelo IMA, LAI/IMA 8125/2015, com isso, considera-se que a SPI manterá a licença válida e transferirá para o futuro concessionário, a fim de que sejam realizadas as obras na fase 2.

4.225. Licença de Operação

- Foi possível identificar que as áreas de competência da SPI e da APM Terminals encontram-se regularizada em termos de Licenciamento Ambiental, sendo detentora das LAO 2610/2019 e LAO 3657/2017, respectivamente.
- Tendo em vista a continuidade da operação, as licenças de operação válidas (LAO 2610/2019 e LAO 3657/2017) serão transferidas para o futuro concessionário, e assim o empreendedor terá tempo hábil para regularizar a situação ambiental das novas instalações e adequar o novo processo de licenciamento no órgão ambiental federal. Para isso, é importante que a SPI e a APM Terminals mantenham as licenças válidas até a transferência do processo de licenciamento. Destaca-se que a transferência de titularidade é um procedimento administrativo para o qual não há previsão de custo adicional.

4.226. Em relação à remoção do casco do Navio Pallas para execução das obras previstas, seguindo o Termo de Referência nº 16/2019 emitido pelo Iphan, o empreendedor deverá apresentar um projeto metodológico arqueológico com as futuras prospecções arqueológicas subaquáticas, para definir a melhor forma para a remoção do casco e resgate dos demais artefatos arqueológicos que possam ser identificados na área; e a salvaguarda destes em uma instituição de pesquisa, sendo que todas essas ações serão informadas e autorizadas pelo IPHAN, como a emissão da portaria permissiva de pesquisa de salvamento arqueológico. O custo para a remoção do navio foi contabilizado juntamente com as ações de engenharia e encontra-se no CAPEX.

Programas Ambientais

4.227. A partir da identificação dos principais impactos ambientais negativos que podem decorrer da execução das atividades no **Porto de Itajaí**, nas fases de implantação, dragagem e operação do empreendimento, foram propostos programas ambientais, extraídos de documentos emitidos pelo órgão ambiental, para empreendimentos com essas características, além de análise documental obtida junto à autoridade portuária. A partir desse diagnóstico, foram definidos os programas aplicáveis ao, naquilo que coube, sempre visando a manutenção da qualidade ambiental e o bem-estar dos trabalhadores e da população residente nas proximidades do Porto de Itajaí.

4.228. Além dos programas ambientais, o estudo conta com um tópico específico para a relação porto-cidade, onde apresenta diversas ações executadas hoje pela SPI que são destaque e possibilitaram uma boa relação entre a comunidade e o porto. Tendo em vista que é imprescindível para o sucesso da concessão a continuação de ações que valorize e envolva a comunidade local, a previsão é que os programas listados continuem sendo executados através do programa de Educação Ambiental, que é exigência do Licenciamento.

Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento do Terminal

4.229. O cálculo dos custos socioambientais associados à implantação e operação do porto tomou por base as seguintes premissas:

- Os custos de atividades permanentes, como monitoramentos e controles ambientais, foram calculados para todo o período do contrato de concessão.
- Todos os custos relativos aos estudos e programas ambientais estão referenciados na tabela de Preços de Consultoria do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (RESOLUÇÃO Nº 11, DE 21 DE AGOSTO DE 2020) e em contratos assinados pela SPI, atualizados à data base janeiro/2021.
- Os custos relativos ao “licenciamento ambiental” compreendem os custos da elaboração dos estudos ambientais compatíveis com a escala do empreendimento, taxas de análise e licenciamento, compensações ambientais – abrangendo a obtenção das licenças prévia, de instalação e de operação e suas renovações ao longo de todo o período da concessão.
- As licenças requeridas e respectivos estudos ambientais são aqueles indicados no capítulo relativo ao licenciamento ambiental.

Taxas de Licenciamento e Análise

4.230. Os custos relativos ao licenciamento ambiental compreendem a emissão da Licença Prévia - LP, de Instalação - LI e de Operação - LO com as suas respectivas renovações ao longo do período da concessão, tendo como parâmetro o porte e o Potencial Poluidor-Degradador - PPD do empreendimento.

4.231. Para o enquadramento do empreendimento quanto ao seu potencial poluidor, foram utilizadas a Lei Federal nº 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

4.232. As taxas de licenciamento são calculadas a partir do enquadramento referido acima, desta forma calculadas com base nos valores estabelecidos pela Portaria Interministerial Nº 812/2015, conforme indicado nas tabelas a seguir.

4.233. Licença de Operação do Porto de Itajaí:

Porto Organizado de Itajaí	LO
Pp/gu	Alto - Empresa de grande porte
Licença	R\$ 60.780,64
Análise	R\$ 21.739,62
Total	R\$ 82.520,26

Tabela 38: Custos de emissão e análise das licenças ambientais - Transporte, Terminais, Depósitos e Comércio.
Fontes: Lei Nº 6.938/81 e Portaria Interministerial Nº 812/15.

4.234. Licenças Ambientais – Retroárea (A) – Desenvolvimento do Terminal:

Obras A - Fase 1	LP	LI
Licenças	R\$ 21.707,37	R\$ 60.780,64
Análise	R\$ 17.705,52	R\$ 13.671,42
Total	R\$ 39.412,89	R\$ 74.452,06

Tabela 39: Custos de emissão e análise das licenças ambientais.
Fontes: Lei Nº 6.938/81 e Portaria Interministerial Nº 812/15.

Obras A - Fase 2	LP	LI
Licenças	R\$ 21.707,37	R\$ 60.780,64
Análise	R\$ 17.705,52	R\$ 13.671,42
Total	R\$ 39.412,89	R\$ 74.452,06

Tabela 40: Custos de emissão e análise das licenças ambientais.
Fontes: Lei Nº 6.938/81 e Portaria Interministerial Nº 812/15.

Obras A - Fase 3	LP	LI
Licenças	R\$ 21.707,37	R\$ 60.780,64
Análise	R\$ 17.705,52	R\$ 13.671,42
Total	R\$ 39.412,89	R\$ 74.452,06

Tabela 41: Custos de emissão e análise das licenças ambientais.
Fontes: Lei Nº 6.938/81 e Portaria Interministerial Nº 812/15.

4.235. Licenças Ambientais - (B) Sistema de Acostagem:

Obras B - Fase 1	LP	LI
Licenças	R\$ 21.707,37	R\$ 60.780,64
Análise	R\$ 21.739,62	R\$ 17.705,52
Total	R\$ 43.446,99	R\$ 78.486,16

Tabela 42: Custos de emissão e análise das licenças ambientais.
Fontes: Lei Nº 6.938/81 e Portaria Interministerial Nº 812/15.

4.236. Licenças Ambientais – (C) Sistema Aquaviário:

Obras C - Fases 1	LP	LI
Licenças	R\$ 21.707,37	R\$ 60.780,64
Análise	R\$ 17.705,52	R\$ 13.671,42
Total	R\$ 39.412,89	R\$ 74.452,06

Tabela 43: Custos de emissão e análise das licenças ambientais.
Fontes: Lei Nº 6.938/81 e Portaria Interministerial Nº 812/15.

Obras C - Fases 2 e 3	LP	LI
Licenças	R\$ 21.707,37	R\$ 60.780,64
Análise	R\$ 37.876,02	R\$ 21.739,62
Total	R\$ 59.583,39	R\$ 82.520,26

Estudos Ambientais

4.237. Diante das exigências quanto aos procedimentos e abrangência dos estudos ambientais para subsídio das emissões das licenças foram previstos os profissionais necessários para a elaboração dos estudos que definirão as medidas de controle ambiental para os empreendimentos portuários.

4.238. Optou-se pela previsão de realização de estudos ambientais para subsidiar a emissão das LPs e LIs independentes, diante disso e da divisão dos investimentos em fases considerou-se que Estudo Ambiental (EA) e o Plano Básico Ambiental (PBA) respectivamente para cada licença (LP e LI) nas três fases previstas para as obras do Grupo (A) seriam o necessário para tal, assim como para a fase 1 das obras do Grupo (B) e Grupo (C), divergindo dessa lógica apenas as obras previstas nas fases 2 e 3 do Grupo (C), cujo foram previsto o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório (EIA/RIMA) e seu respectivo PBA, tomando como base processos de licenciamento análogos aos do Órgão Ambiental Licenciador Federal.

4.239. Ressalta-se que os valores foram referenciados pela tabela de preços utilizada pelo DNIT para contratação de profissionais (Resolução nº 11, de 21 de agosto de 2020), que considera os encargos sociais, as despesas administrativas, os custos fiscais e o lucro da empresa contratada para executar o serviço, conforme as tabelas a seguir.

Custos	Estudos Ambientais – (A) – Desen. Do Terminal e Edificações		
	EA	PBA	TOTAL
FASE 1	R\$ 196.038,16	R\$ 157.975,56	R\$ 354.013,72
FASE 2	R\$ 196.038,16	R\$ 157.975,56	R\$ 354.013,72
FASE 3	R\$ 196.038,16	R\$ 157.975,56	R\$ 354.013,72

Tabela 45: Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental – Grupo (A) – Retroárea- Desenvolvimento do Terminal.
Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT.

Custos	Estudos Ambientais – (B) – Sistema Acostagem		
	EA	PBA	TOTAL
FASE 1	R\$ 196.038,16	R\$ 161.515,56	R\$ 357.553,72

Tabela 46: Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental – Grupo (B) – Sistema de Acostagem.
Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT.

Custos	Estudos Ambientais – (C) – Sistema Aquaviário			
	EA	EIA/RIMA	PBA	TOTAL
FASE 1	R\$ 196.038,16	-	R\$ 157.975,56	R\$ 354.013,72
FASE 2 e 3	-	R\$ 528.403,50	R\$ 417.220,37	R\$ 999.623,86

Tabela 47: Estimativa de custos com elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental – Grupo (C) – Sistema Aquaviária.
Fonte: Elaboração Própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT.

Programas Ambientais

4.240. Para a definição dos programas ambientais necessários na implantação e operação de terminais portuários, adotam-se como referências os programas de controle e mitigação de impactos exigidos em Licenças Ambientais emitidas pelo IBAMA para empreendimentos com essas características, assim como em condicionantes de licenças emitidas por órgãos ambientais estaduais para terminais portuários, conforme experiência adquirida na atualização de outros EVTEAs no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários – PAP, além disso, foram consideradas as licenças ambientais emitidas para o Porto através do IMA/SC.

4.241. Assim, a execução desses programas foi definida da seguinte forma:

- A estrutura de gerenciamento ambiental para a Gestão e Controle Ambiental na implantação e operação do empreendimento será de responsabilidade do concessionário, que contará com equipe própria, especializada na área de gestão ambiental e de segurança do trabalho. Tal estrutura também desenvolverá ações voltadas para a Comunicação Social e Educação Ambiental, que gerenciará a relação do Porto com a comunidade e a sensibilização dos empregados com as questões de sustentabilidade. Além disso, a equipe será responsável pela participação no Plano de Auxílio Mútuo (PAM) do porto. O dimensionamento da equipe própria dependerá do porte.
- Ressalta-se que os custos com pessoal alocado para a gestão dos programas ambientais e para a execução dos Programas de Comunicação Social e Educação Ambiental estão previstos na Seção D – Operacional como mão-de-obra própria, portanto, não compõe os custos ambientais aqui precificados.
- Todos os demais programas e ações ambientais na fase de operação serão terceirizados, com contratação de consultorias especializadas que ficarão subordinadas à estrutura de gestão ambiental do concessionário. Nesse caso também foi utilizada a tabela DNIT de contratação de profissionais como referência, acrescidas dos encargos.

4.242. Alguns programas ambientais tiveram parte de seus custos parametrizados a partir do Programa de Arrendamentos Portuários, sendo aproveitadas informações de caráter técnico, metodológico e operacional que subsidiaram a definição do esforço necessário para a execução de determinados programas ambientais. Esses valores, quando utilizados, foram atualizados por meio da aplicação do IPCA para a data base de janeiro de 2021.

4.243. A seguir são apresentadas estimativas de custos para os principais programas ambientais previstos para a área, em cada fase do empreendimento.

• FASES PRÉVIA E DE INSTALAÇÃO

4.244. Foi prevista a contratação de um Estudo de Avaliação Ambiental Prévia, para avaliação de passivos ambientais existentes na área, com a contratação de empresa que prestará serviços terceirizados por meio de um profissional ambiental e um técnico ambiental, conforme tabela de contratação do DNIT, durante um mês.

Item	Discriminação	Código Categoria	Unid.	Quantid. Total	Custo Unitário	Total (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 28.636,91	R\$ 28.636,91
	Técnico ambiental	P8143	Hxmês	1	R\$ 4.879,08	R\$ 4.879,08
	Total Mão-de-Obra (1.1)			2		R\$ 33.515,99
	TOTAL CUSTO DIRETO					R\$ 33.515,99
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 3.351,60
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 130,71

	Riscos			0,72%	R\$ 241,32
	Garantias Contratuais			0,14%	R\$ 46,92
	SUBTOTAL ITEM 2.1				R\$ 3.770,55
2.2	LUCRO OPERACIONAL				
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos			12,00%	R\$ 4.021,92
	SUBTOTAL ITEM 2.2				R\$ 4.021,92
2.3	DESPESAS FISCAIS				
	PIS			2,37%	R\$ 794,33
	COFINS			10,91%	R\$ 3.659,95
	ISSQN*			7,18%	R\$ 2.409,80
	SUBTOTAL ITEM 2.3				R\$ 6.864,07
	TOTAL CUSTO INDIRETO				R\$ 14.656,54
	TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS				R\$ 48.172,53

Tabela 48: Estudo Avaliação Ambiental Prévia – Data-base janeiro/2021.

Fonte: Elaboração própria.

4.245. Na composição do custo da Avaliação Ambiental Prévia foram considerados os encargos sociais, despesas administrativas, lucro operacional e despesas fiscais, conforme Resolução nº 11, de 21 de agosto de 2020.

4.246. Os Programas ambientais previstos para as fases de implantação com seus respectivos custos anuais e periodicidades de execução estão listados na Tabela a seguir.

Medidas Mitigadoras e Programas Ambientais - Desenvolvimento de Terminal e Edificações				
Fase de Instalação	Custo Fase 1(R\$)	Custo Fase 2 (R\$)	Custo Fase 3 (R\$)	
Programa de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos e Efluentes	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	
Programa de Monitoramento de Emissões Atmosférica	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	
Programa de Monitoramento dos Níveis de Pressão Sonora	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	
Programa de Manutenção e Abastecimento de Veículos e Equipamentos	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	
Programa de Educação Ambiental	Equipe própria	Equipe própria	Equipe própria	
Programa de Comunicação Social	Equipe própria	Equipe própria	Equipe própria	
Total	R\$ 164.639,32	R\$ 164.639,32	R\$ 164.639,32	

Tabela 49: Custos com programas ambientais na fase de implantação.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base janeiro/2021.

Medidas Mitigadoras e Programas Ambientais - Sistema de Acostagem	
Fase de Instalação	Custo Fase 1(R\$)
Plano Ambiental de Construção	R\$ 41.159,83
Programa de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos e Efluentes	R\$ 41.159,83
Programa de Monitoramento de Emissões Atmosférica	R\$ 41.159,83
Programa de Monitoramento dos Níveis de Pressão Sonora	R\$ 41.159,83
Programa de Manutenção e Abastecimento de Veículos e Equipamentos	R\$ 41.159,83
Programa de Educação Ambiental	Equipe própria
Programa de Comunicação Social	Equipe própria
Programa de Monitoramento da Biota Aquática	R\$ 41.159,83
Programa de Monitoramento da Qualidade da Água e dos Sedimentos	R\$ 41.159,83
Programa de Monitoramento da Estabilidade dos Taludes nas Margens do Rio	R\$ 41.159,83
Total	R\$ 329.278,65

Tabela 50: Custos com programas ambientais na fase de implantação.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base janeiro/2021.

Medidas Mitigadoras e Programas Ambientais - Sistema Aquaviário			
Fase de Instalação	Custos Fase 1 (R\$)	Custo (R\$) Fases 2 e 3	
Programa de Gerenciamento dos Resíduos da Construção Civil	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	
Programa de Monitoramento de Emissões Atmosférica	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	
Programa de Monitoramento dos Níveis de Pressão Sonora	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	
Programa de Monitoramento de Cetáceos	-	R\$ 41.159,83	
Programa de Monitoramento da Biota Aquática	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	
Programa de Monitoramento da Qualidade da Água e dos Sedimentos	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	
Programa de Gerenciamento dos Resíduos Gerados pela Obra de Dragagem	-	R\$ 41.159,83	
Programa de Controle Ambiental da Atividade de Dragagem	-	R\$ 41.159,83	
Programa de Monitoramento de Variação de Profundidades nas Áreas de Disposição do Material Dragado	-	R\$ 41.159,83	
Programa de Monitoramento da Pesca Artesanal	-	R\$ 41.159,83	
Programa de Mitigação de Interferências no Sistema Viário	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	
Programa de Monitoramento da Estabilidade dos Taludes nas Margens do Rio	-	R\$ 41.159,83	
Programa de Monitoramento das Condições Hidrodinâmicas do Estuário do Rio Itajaí-Açu e Plataforma Continental adjacente	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	
Plano Ambiental de Construção	R\$ 41.159,83	R\$ 41.159,83	
Programa de Fiscalização das Praias de Navegantes e Brava	-	R\$ 41.159,83	
Programa de Formação, Capacitação e Qualificação da mão de obra	-	R\$ 41.159,83	
Programa de Educação Ambiental	Equipe própria	Equipe própria	
Programa de Comunicação Social	Equipe própria	Equipe própria	
Total	R\$ 329.278,65	R\$ 658.557,29	

Tabela 51: Custos com programas ambientais na fase de implantação.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base janeiro/2021.

4.247. A estrutura de gerenciamento ambiental para a Gestão e Controle Ambiental na implantação e operação do empreendimento será de responsabilidade do concessionário, que contará com equipe própria, especializada na área de gestão ambiental. Tal estrutura também desenvolverá ações voltadas para a Comunicação Social e Educação Ambiental, que gerenciará a relação do Porto com a comunidade e a sensibilização dos empregados com as questões de sustentabilidade. O dimensionamento da equipe e os custos relacionados estão previsto na Seção D do EVTEA.

4.248. Os custos com o monitoramento da implantação dos programas são contabilizados anualmente na fase de instalação, os quais foram orçados como apresentado na tabela abaixo.

Monitoramentos

Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 28.636,91	R\$ 28.636,91
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 28.636,91
TOTAL CUSTO DIRETO						R\$ 28.636,91
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 2.863,69
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 111,68
	Riscos				0,72%	R\$ 206,19
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 40,09
	SUBTOTAL ITEM 2.1					R\$ 3.221,65
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.436,43
	SUBTOTAL ITEM 2.2					R\$ 3.436,43
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,37%	R\$ 678,69
	COFINS				10,91%	R\$ 3.127,15
	ISSQN*				7,18%	R\$ 2.058,99
	SUBTOTAL ITEM 2.3					R\$ 5.864,84
TOTAL CUSTO INDIRETO						R\$ 12.522,92
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS						R\$ 41.159,83

Tabela 52: Monitoramento da implantação dos programas – Data-base janeiro/2021.

Fonte: Elaboração própria.

4.249. Para cada uma das ações demonstradas acima foram consideradas duas campanhas de monitoramento por ano que demandará a contratação de profissional especializado responsável pela coleta, análise e elaboração de relatório. O prazo estimado é de 15 dias para cada monitoramento e execução completa do serviço, o que equivale à contratação do profissional por um mês para cada ano de execução.

• FASE DE OPERAÇÃO

4.250. Os Programas ambientais previstos para a fase de operação com seus respectivos custos anuais e execução estão listados na Tabela a seguir.

Medidas Mitigadoras e Programas Ambientais		
Fase de Operação	Custo Corrigido	
Programa de Comunicação Social	Equipe própria	
Programa de Educação Ambiental		
Programa Porto Saudável		
Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS	R\$ 121.738,34	Custo baseado no
Programa de Monitoramento da Qualidade do Sedimento	R\$ 1.709.639,06	Custo baseado no
Subprograma de monitoramento da concentração de contaminantes no sedimento na área de influência do Porto de Itajaí		
Subprograma de monitoramento das variações texturais do sedimento na área de influência do Porto de Itajaí.		
Subprograma de monitoramento da ecotoxicidade do sedimento na área de influência do Porto de Itajaí		
Programa de Monitoramento das Condições Meteorológicas		
Subprograma de monitoramento da variabilidade espacial da salinidade, temperatura, turbidez, velocidade e direção das correntes do Estuário e Região Costeira Adjacente		
Subprograma de monitoramento da dispersão do material dragado na plataforma continental adjacente		
Subprograma de monitoramento da variação da onda de maré no estuário		
Programa de Monitoramento da Qualidade das Águas do Rio Itajaí-Açu na Área de Influência do Porto de Itajaí		
Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar		
Programa de Monitoramento de Níveis de Ruído		
Programa de Monitoramento da Biotas Aquática		
Subprograma de Monitoramento da Comunidade Fitoplancônica do Estuário do Rio Itajaí-Açu e Área Costeira		
Subprograma de Monitoramento da Comunidade Zooplancônica do Estuário do Rio Itajaí-Açu e Área Costeira		
Subprograma de Monitoramento da Ictiofauna do Estuário do rio Itajaí-Açu e Área Costeira		
Subprograma de Monitoramento da Carcinofauna do Estuário do Rio Itajaí-Açu e Área Costeira		
Subprograma de Monitoramento da Macrofauna Bentônica do Estuário do Rio Itajaí-Açu e Área Costeira		
Programa de Monitoramento da Pesca Artesanal no Baixo Estuário do Rio Itajaí-Açu e Área Costeira Adjacente		
Programa de Monitoramento e Avaliação do Risco de Introdução de Espécies Exóticas no Estuário do rio Itajaí-Açu por Meio de Água de Lastro		
Programa de Controle Ambiental da Atividade de Dragagem	R\$ 41.159,83	Orçame
Subprograma de Supervisão Ambiental das Atividades da Dragagem de Manutenção		
Subprograma de Acompanhamento das Atividades Operacionais das obras de Dragagem		
Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Gerados pela Atividade de Dragagem		
Subprograma de Monitoramento da Disposição Oceânica do Material e da Respetiva Capacidade nas áreas de Bota-foras	R\$ 41.159,83	Orçame
Programa de Controle da Fauna Sinantrópica Nociva - FSN	R\$ 218.319,32	Custo baseado no
Programa de Monitoramento da Eficiência da Estação de Tratamento de Efluentes do Porto de Itajaí	R\$ 219.890,58	Custo baseado no
Programas de Prevenção de Riscos Ambientais	R\$ 41.159,83	Orçame
Programa de Monitoramento da Água de Lastro dos Navios em Operação	R\$ 41.159,83	Orçame
Total	R\$ 2.475.386,45	
Auditorias		
Auditoria CONAMA 306/02	R\$41.159,83	A partir do 2º ano d
Auditoria ISO 14001	R\$7.032,89	Anu
Auditoria OHASS 18001	R\$ 41.159,83	A partir do 2º ano d

Tabela 53: Custos com programas ambientais na fase de operação da área.

Fonte: Elaboração própria, a partir de Tabela de Consultoria do DNIT, data-base janeiro/2021.

4.251. Foi prevista a contratação de auditoria para atendimento à Resolução do Conama nº 306/02, incidindo a cada 2 anos. Além disso, foi prevista a contratação de auditoria para atendimento para ISO 14.001:2004 incidindo anualmente, nesse caso em particular assumindo os valores já contratados pela própria SPI. Também foi prevista a contratação de auditoria para atendimento para OHSAS 18.001 incidindo a cada 3 anos. Todas as auditorias iniciarão a partir do segundo ano do Sistema de Gestão Ambiental.

4.252. Assim como na fase de instalação, a estrutura de gerenciamento ambiental para a operação será de responsabilidade do concessionário portuário, que contará com equipe própria, especializada na área de gestão ambiental. Tal estrutura também desenvolverá ações voltadas para a Comunicação Social e Educação Ambiental, que

gerenciaria a relação do terminal com a comunidade e a sensibilização dos empregados com as questões de sustentabilidade. O dimensionamento da equipe e os custos relacionados estão previsto na Seção D do EVTEA.

4.253. Destaca-se que a definição dos demais custos foi realizada considerando os contratos que se encontram vigentes na SPI e valores estimados de contratação do serviço de monitoramento, que considerou o salário de consultoria DNIT na categoria profissional coordenador ambiental, incluídos os encargos sociais, despesas administrativas, fiscais e o lucro da empresa contratada:

Monitoramentos						
Item	Discriminação	Código Categoria	Unidade	Quantidade Total	Custo Unitário	Total em (R\$)
1.	CUSTOS DIRETOS					
1.1	MÃO-DE-OBRA					
	Coordenador ambiental	P8044	Hxmês	1	R\$ 28.636,91	R\$ 28.636,91
Total Mão-de-Obra (1.1)						R\$ 28.636,91
TOTAL CUSTO DIRETO						
2.	CUSTOS INDIRETOS					
2.1	DESPESAS INDIRETAS					
	Administração Central				10,00%	R\$ 2.863,69
	Despesas Financeiras				0,25%	R\$ 111,68
	Riscos				0,72%	R\$ 206,19
	Garantias Contratuais				0,14%	R\$ 40,09
	SUBTOTAL ITEM 2.1					R\$ 3.221,65
2.2	LUCRO OPERACIONAL					
	Taxa de 12,00% dos Custos Diretos				12,00%	R\$ 3.436,43
	SUBTOTAL ITEM 2.2					R\$ 3.436,43
2.3	DESPESAS FISCAIS					
	PIS				2,37%	R\$ 678,69
	COFINS				10,91%	R\$ 3.127,15
	ISSQN*				7,18%	R\$ 2.058,99
	SUBTOTAL ITEM 2.3					R\$ 5.864,84
TOTAL CUSTO INDIRETO						R\$ 12.522,92
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS + INDIRETOS						R\$ 41.159,83

Tabela 54: Monitoramento da operação dos programas. Data-base janeiro/2021.

Fonte: Elaboração própria.

4.254. Para cada uma das ações demonstradas acima foram consideradas duas campanhas de monitoramento por ano que demandará a contratação de profissional especializado responsável pela coleta, análise e elaboração de relatório. O prazo estimado é de 15 dias para cada monitoramento e execução completa do serviço, o que equivale à contratação do profissional por um mês para cada ano de execução.

Programa Emergenciais

4.255. O Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR inclui em seu escopo procedimentos operacionais, procedimentos de manutenção preventiva, procedimentos de treinamento dos empregados e o Plano de Atendimento a Emergências elaborado especificamente para os possíveis cenários acidentais.

4.256. Além disso, o empreendimento deve ter um Plano de Ação de Emergência que proporcione ações rápidas e eficazes em caso de emergências. Assim, esses procedimentos estão inclusos no âmbito da elaboração do PGR.

4.257. Na fase de operação o Porto deverá dispor de Plano de Emergência Individual - PEI para incidentes de contaminação por óleo em águas sob jurisdição nacional, conforme determinado na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000 e estruturado conforme a Resolução nº 398, de 11 de junho de 2008, do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

4.258. Também deverá realizar o Plano de Controle de Emergências (PCE) tem como objetivo estabelecer diretrizes para atendimento das situações de emergência, a fim de fornecer as informações necessárias para o acionamento dos recursos humanos e materiais descritos em seu conteúdo para evitar, minimizar ou neutralizar os efeitos de liberação de produtos perigosos, energia ou condições perigosas que possam causar danos às pessoas, ao ambiente e/ou ao patrimônio em atendimento a NR 29 – MTE.

4.259. Para a composição dos valores dos programas emergenciais foi considerado o contrato 016/2018 entre a Superintendência do Porto de Itajaí e a Suatrans Emergência S.A., que já incluem a capacitação anual dos funcionários do terminal para procedimentos relacionados à segurança operacional, conforme se segue.

Elaboração/Atualização/Revisão de Planos Emergenciais					
Item	Discriminação				Custo Unitário (R\$)
1.	Plano de Emergência Individual - PEI				74.713,30
2.	Modelagem de Dispersão de mancha de óleo				106.733,30
3.	Plano de Controle de Emergência - PCE				32.019,99
4.	Estudo de Análise de Risco - EAR e Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR				90.723,31
5.	Plano de Emergência Contra Incêndio				23.481,33
TOTAL DOS CUSTOS					R\$ 327.671,23
Treinamentos e Simulados					
Item	Discriminação	Unidade	Quant.	Custo Unitário Corrigido (R\$)	Custo Total Corrigido (R\$)
1.	Treinamentos	unidade	2	32.022,73	64.045,46
2.	Simulados	unidade	2	69.382,57	138.765,14
TOTAL DOS CUSTOS DIRETOS				R\$ 101.405,30	R\$ 202.810,61

Tabela 55: Custos com planos emergenciais.

Fonte: Elaboração própria

4.260. Os programas emergenciais serão revisitados a cada 5 anos, portanto, o custo previsto para a contratação se repetiu por igual período de tempo.

4.261. Foi contabilizado também o custo referente aos serviços de implantação e operação de Base de Emergência com funcionamento durante 24 horas por dia, 365 dias por ano, para atendimento e resposta de situações que causem impactos para o meio ambiente, saúde e segurança dos trabalhadores envolvidos nas operações portuárias.

4.262. Os custos foram estimados também com base no Contrato 016/18 celebrado entre a Superintendência do Porto de Itajaí e a Empresa Suatrans Emergência S.A., o valor anual de R\$ 23.722,73, cabe salientar que esse contrato têm valor bastante variável, podendo ser alterado dependendo da quantidade de incidentes, recursos materiais e humanos utilizados e do tipo situação de emergência.

Compensação Ambiental

4.263. Para definição dos valores a serem compensados se considerou o valor máximo que pode ser atribuído a um projeto, isso se fez necessário diante da

discrecionalidade na definição desses valores que podem variar de 0 a 0,5% do custo total do investimento, conforme tabela a seguir.

Compensação Ambiental				
Item	Discriminação	VR Investimentos (R\$)	%	Valor Total de Compensação (R\$)
Estudos Ambientais - C EIA-RIMA	Dragagem do acesso aquaviário para cota de -16m	68.076.261,12	0,5	340.381,31
	Retirada do Espigão Transversal no Molhe Norte	272.557,22		1.362,79
	Implantação novo Pier turístico	93.585.914,08		467.929,57
	Implantação Edificação Terminal de Passageiros	7.369.047,74		36.845,24
	Dragagem Pier Passageiros	9.863.035,11		49.315,18
TOTAL		179.166.815,27		
TOTAL DOS CUSTOS				R\$ 895.834,08

Tabela 56: Custos com a compensação ambiental.
Fonte: Elaboração própria.

4.264. A seguir é apresentado o detalhamento dos valores considerados no fluxo de caixa do projeto, subdivididos em custos de licenciamento ambiental, programas ambientais, bem como os custos para a gestão ambiental, conforme apresentado neste relatório.

Terminal	Descrição	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Porto de Itajaí	Estudo de Avaliação Ambiental Prévia	R\$ 48.172,53									
	Licença Prévia - Licença e Estudo (A)	R\$ 235.451,05		R\$ 235.451,05			R\$ 235.451,05				
	Licença Prévia - Licença e Estudo (B)	R\$ 239.485,15									
	Licença Prévia - Licença e Estudo (C)	R\$ 235.451,05		R\$ 641.986,89							
	Implantação - Licença e Estudo (A)		R\$ 232.427,62		R\$ 232.427,62			R\$ 232.427,62			
	Implantação - Licença e Estudo (B)		R\$ 240.001,72								
	Implantação - Licença e Estudo (C)		R\$ 232.427,62		R\$ 499.740,63						
	Implantação - Programas Ambientais (A)	R\$ 246.958,98	R\$ 246.958,98	R\$ 246.958,98	R\$ 246.958,98	R\$ 246.958,98	R\$ 246.958,98	R\$ 246.958,98	R\$ 246.958,98	R\$ 246.958,98	
	Implantação - Programas Ambientais (B)	R\$ 411.598,31	R\$ 411.598,31								
	Implantação - Programas Ambientais (C)		R\$ 411.598,31	R\$ 411.598,31	R\$ 740.876,95	R\$ 740.876,95	R\$ 740.876,95	R\$ 740.876,95	R\$ 740.876,95	R\$ 740.876,95	
	Operação - Licenças e Estudos	R\$ 82.520,26									
	Operação - Programas Ambientais	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45
	Compensação Ambiental				R\$ 895.834,08						
	Planos Emergenciais - Elaboração/Revisão	R\$ 327.671,23					R\$ 327.671,23				
	Planos Emergenciais - Treinamentos	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61
	Base de Emergência	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73
	Estação de Tratamento de Esgoto - ETE	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21
	Implantação - Sistema de Gestão Ambiental - SGA	R\$ 13.300,00	R\$ 20.279,49								
	Auditoria CONAMA 306/02				R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83
	Auditoria ISO 14001				R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89
Auditoria OHASS 18001				R\$ 41.159,83			R\$ 41.159,83			R\$ 41.159,83	
TOTAL	R\$ 4.104.587,26	R\$ 4.717.828,05	R\$ 4.870.129,54	R\$ 5.627.726,81	R\$ 3.917.404,82	R\$ 4.521.686,93	R\$ 4.190.992,27	R\$ 3.958.564,65	R\$ 3.917.404,82	R\$ 3.011.888,55	

[illegible]

	R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83	
R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89
		R\$ 41.159,83			R\$ 41.159,83			R\$ 41.159,83		
R\$ 3.257.240,11	R\$ 2.970.728,72	R\$ 2.970.728,72	R\$ 2.970.728,72	R\$ 2.929.568,89	R\$ 3.339.559,77	R\$ 2.929.568,89	R\$ 2.970.728,72	R\$ 2.970.728,72	R\$ 2.970.728,72	R\$ 3.257.240,11

22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	
2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	
R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45	R\$ 2.475.386,45
				R\$ 327.671,23					R\$ 327.671,23				
R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61	R\$ 202.810,61
R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73	R\$ 23.722,73
R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21	R\$ 220.616,21
R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83		R\$ 41.159,83	
R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89	R\$ 7.032,89
R\$ 41.159,83			R\$ 41.159,83			R\$ 41.159,83			R\$ 41.159,83			R\$ 41.159,83	
R\$ 3.011.888,55	R\$ 2.929.568,89	R\$ 2.970.728,72	R\$ 2.970.728,72	R\$ 3.298.399,94	R\$ 2.929.568,89	R\$ 3.011.888,55	R\$ 2.929.568,89	R\$ 2.970.728,72	R\$ 3.298.399,94	R\$ 2.970.728,72	R\$ 2.929.568,89	R\$ 3.011.888,55	R\$ 2.929.568,89

Tabela 57: Custos ambientais considerados no fluxo de caixa do projeto.
Fonte: Elaboração própria.

5. CONCLUSÃO

5.1. Após proceder a elaboração do estudo sobre o Porto Organizado de Itajaí segundo as práticas definidas para o setor portuário nacional para exploração de áreas, entende-se que o presente estudo está apto a ser submetido à análise da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNTPA. A Nota Técnica deverá ser encaminhada conjuntamente aos demais documentos que compõem o Estudo (SEI! 4649866 e 4649944) e as respectivas minutas dos documentos jurídicos.

À consideração superior.

Brasília, 28 de setembro de 2021.

FERNANDO CORREA DOS SANTOS
Coordenador da Gerência de Estruturação de Projetos I

GUILHERME MORES
Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos I

THILO MARTIN ZINDEL
Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos I

MARCELO FERREIRA NUNES
Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos I

RÔMULO CASTELO BRANCO GOMES DE ARAÚJO
Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos I

CONRADO DA SILVEIRA FREZZA
Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos I

EDGARDO ERNESTO CABRERA CHAMBLAS
Assistente Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos I

LEONARDO TAKEI KAWATA
Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos I

VINÍCIUS LUCIANO TOLEDO DOS SANTOS
Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos I

CAROLINE MAIARA DE JESUS
Coordenadora da Gerência de Meio Ambiente

LEONARDO SILVA RODRIGUES
Assessor Técnico da Gerência do Meio Ambiente

FERNANDO DE CASTILHO
Gerente de Estruturação de Projetos I

PAULA DURANTE TAGLIARI
Gerente de Meio Ambiente



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Mores, Assessor Técnico II**, em 28/09/2021, às 16:38, 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 **Rômulo Castelo Branco Gomes de Araújo, Assessor Técnico II**, em 28/09/2021, 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 **Thilo Martin Zindel, Assessor Técnico I**, em 28/09/2021, 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 **Leonardo Takei Kawata, Assessor Técnico IV**, em 28/09/2021, às 16:43, 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 **Edgardo Ernesto Cabrera Chamblas, Assistente I**, em 28/09/2021, às 16:44, 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, Coordenador(a)**, em 28/09/2021, às 16:56, 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 **Marcelo Ferreira Nunes, Assessor Técnico IV**, em 28/09/2021, às 17:21, 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 **Vinicius Luciano Toledo dos Santos, Assessor Técnico II**, em 28/09/2021, às 17:41, 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 **Conrado da Silveira Frezza, Assessor Técnico II**, em 28/09/2021, às 18:28, 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 de Castilho, Gerente**, em 28/09/2021, às 19:15, 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 **Caroline Maiara de Jesus, Coordenador(a)**, em 28/09/2021, às 20:30, 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 **Paula Durante Tagliari, Gerente**, em 28/09/2021, às 20:33, 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 Silva Rodrigues, Assessor Técnico III**, em 28/09/2021, às 20:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4543700** e o código CRC **367AD191**.



Referência: Processo nº 50840.101715/2021-06



SEI nº 4543700

Via W4 Sul, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C 8º andar - Bairro Asa Sul
Brasília/DF, CEP 70308-200
Telefone: (61) 3426-3719 - www.epl.gov.br

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1
COORDENAÇÃO DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1

NOTA TÉCNICA Nº 45/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL

Brasília, 04 de setembro de 2021.

PROCESSO Nº 50840.101715/2021-06

INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

1. ASSUNTO

1.1. Elaboração dos documentos jurídicos - minuta de edital, contrato e seus respectivos anexos (SEI 4650855 e 4650917) - que suportam os procedimentos tendentes à desestatização do Porto Organizado de Itajaí.

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 desestatização do Porto Organizado de Itajaí.

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 suportar a viabilidade jurídica da licitação. Cabe ressaltar, sobretudo, que as minutas tratam-se de subsídios ao Poder Concedente e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), na medida que os procedimentos de aprovação são de competência desses entes.

3. PROCESSO DE ELABORAÇÃO DOS DOCUMENTOS JURÍDICOS

3.1. No que tange a elaboração dos documentos jurídicos, é importante salientar que uma das premissas da estruturação da concessão do Porto Organizado de Itajaí é a busca por uma aproximação do modelo para com as demais iniciativas do Governo Federal para o setor portuário. Assim, procurou-se, na medida do possível, aproximar os conceitos e a estrutura do edital e do contrato ao que já vem sendo desenvolvido no setor. Nesse sentido, as presentes minutas tiveram como base de elaboração dos documentos jurídicos desenvolvidos para a concessão da CODESA.

3.2. Nesse ponto, deve-se salientar que, apesar de terem sido utilizados como referência os documentos que suportam a concessão da CODESA, foram feitos diversos ajustes, não só pela diferença dos modelos, mas também em função das especificidades e da demanda regulatória ajustada a essas especificidades.

3.3. Quanto aos requisitos legais, destacam-se a observância à Lei nº 12.815/2013, ao Decreto nº 8.033/2013 e às Leis nº 8.666/93 e nº 8.987/95, no que couber. Nesse sentido, a Lei nº 12.813 traz as cláusulas essenciais ao contrato de concessão:

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas: ([Redação dada pela Lei nº 14.047, de 2020](#))

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

IV - ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

IX - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

X - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII - ao foro.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

3.4. Nesses termos, a presente Nota Técnica objetiva demonstrar a adequação das minutas de edital e contrato aos requisitos legais aplicáveis.

4. MINUTA DE EDITAL E SEUS ANEXOS

4.1. A seguir são analisados os principais pontos relativos às minutas de edital e contrato que subsidiarão a concessão em análise. Os anexos desses documentos são abordados quando pertinente nos tópicos relacionados aos seus assuntos. São apresentadas justificativas para cada uma das principais definições estabelecidas ao longo do processo de elaboração, bem como são indicados os casos em que foram seguidas referências de outros projetos.

Avaliação concorrencial para fins de vedação à participação de agentes

4.2. O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), em 2017, no âmbito do Ato de Concentração (AC) nº 08700.002350/2017-81, analisou e aprovou a aquisição da Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG. (Hamburg-Sud) pela Maersk Line A/S (Maersk). Dentre outros mercados, a autoridade antitruste analisou o de terminais portuários dedicados à contêineres no Estado de Santa Catarina[1].

4.3. Nesse precedente recente, o CADE definiu os mercados relevantes na dimensão produto e geográfica como: mercado de serviços de movimentação em terminais portuários de contêineres nos portos de Itajaí/SC, Itapoá/SC e Navegantes/SC. Oportuno destacar, em especial pela dimensão geográfica, que o referido conselho refutou a presença dos terminais de contêineres dos Portos de Imbituba (Santos Brasil – Imbituba) e Paranaguá (TCP) nesse mercado relevante, após realização de teste de mercado nos seguintes termos[2]:

4.4. Em suma, a maioria os clientes (dos portos de Itajaí e Itapoá) consideraram apenas o porto de Navegantes uma alternativa razoável para o redirecionamento de suas demandas. Apenas excepcionalmente admitiram outros portos de Santa Catarina (Imbituba e São Francisco do Sul) ou o Porto de Paranaguá/PR, como possíveis substitutos.

4.5. A partir desse mercado relevante, o CADE teceu análise para averiguar possíveis problemas concorrenciais nos mercados afetados pela operação, o que incluiu a avaliação: (i) da sobreposição horizontal entre os terminais de contêineres de Itajaí (arrendado a APM Terminals, do grupo econômico da Maersk) e de Itapoá (com participação de Aliança Navegação, do grupo econômico da Hamburg-Sud); e (ii) a integração vertical entre os terminais portuários de Itajaí e Itapoá com o serviço de transporte marítimo regular de contêineres prestado por Maersk e Hamburg-Sud, longo curso e cabotagem, nos referidos portos.

4.6. A conclusão do CADE com relação à sobreposição horizontal e a integração vertical identificadas foi a seguinte:

Por todo o exposto, depreende-se que **eventual sobreposição horizontal entre os portos de Itajaí e Itapoá** em decorrência da presente Operação, **ou integração vertical entre as atividades de movimentação portuária com as de transporte marítimo e cabotagem** praticadas por ambas as partes, **não seriam capazes de incentivar as Requerentes (Maersk e Hamburg-Sud) a assumirem condutas anticompetitivas e tão pouco lhes conferiria poder de mercado suficiente para fazê-lo** infligindo reais danos à concorrência, sem sujeitá-las, ao mesmo tempo, a proporcionais prejuízos. Posto isso, **a Operação em apreço não gera preocupações concorrenciais nestes mercados.** (g.n.)

4.7. Destaque-se que o CADE alcançou tais conclusões sobre o ambiente concorrencial do mercado relevante em questão partindo de uma estrutura de oferta, do ano de 2016, com os seguintes resultados de *market share*: Itajaí 10-20%; Itapoá 30-40% e Navegantes 50-60%. Por grupos econômicos, naquela oportunidade, a Maersk tinha 40-50%, enquanto a MSC, armador, do grupo econômico da Portonave que, em 2017, adquiriu 100% do controle do mencionado terminal, teria 50-60%. Em outras palavras, participações de mercado acima dos 20%, em que a Lei de Defesa da Concorrência – Lei nº 12.529/2011 - presume posição dominante, ou mesmo dos 40%, como prevê a Comissão Europeia, em casos concretos, não necessariamente resultam em problemas concorrenciais.

4.8. Isso posto, considerando (i) o precedente de análise concorrencial realizada pela autoridade antitruste e (ii) a percepção de alterações pouco substanciais no contexto do mercado relevante entre 2017 e agosto de 2021, à exceção da ampliação de capacidade do porto de Itapoá concluída em 2018[3], entende-se que o atual ambiente concorrencial preserva as condições da conclusão do CADE emitida no AC entre Maersk e Hamburg-Sud, mesmo na hipótese de uma das empresas do grupo econômico dos armadores atuantes na região, Maersk e MSC, sagrar-se vencedora da licitação objeto da concessão em análise. Dessa forma, para o ambiente competitivo após o leilão, não parece razoável estabelecer critérios de vedação à participação de agentes na licitação.

4.9. Todavia, para o ambiente competitivo do leilão, de concorrência pelo ativo, parece prudente vedar a participação dos grupos econômicos de Maersk e MSC em consórcio. Isso se justifica pelo fato de ambos os agentes econômicos parecerem ter fortes incentivos pela disputa do objeto da licitação, que vale a liderança no 2º maior mercado de operação de contêineres no Brasil. Enquanto que, se ambos reunidos em consórcio, tende-se a arrefecer a competição pelo ativo, seja entre eles, seja em relação a outros interessados em participar do certame.

4.10. Portanto, decide-se pela vedação da participação de consórcios entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul.

Habilitação Técnica

4.11. Opta-se que a habilitação técnica para a exploração do ativo objeto da concessão deva recair a um **Operador de Terminal Portuário de Contêineres**, participando isoladamente ou em consórcio. O motivo dessa exigência se deve a um conjunto de quatro fatores.

4.12. Primeiro, atualmente, o porto organizado de Itajaí, dentre suas características geográficas, possui substanciais limitações de expansão de área em terra, em virtude do crescimento urbano do município de Itajaí. Essa característica, em um projeto desafiador para a ampliação do porto, aproveitando-se de áreas escassas, demandam alto engajamento do concessionário no processo de negociação com os diversos stakeholders, públicos e privados, para a implementação a contento do empreendimento, nos termos do contrato de

concessão. Nesse cenário, entende-se que um concessionário que tenha em seu *core business* a operação de terminais portuários de contêineres amplia as chances do sucesso do projeto.

4.13. Um segundo fator atrela-se à competitividade entre terminais portuários de contêineres no Estado de Santa Catarina. Comparado a seus concorrentes, como Navegantes e Itapoá, ambos Terminais de Uso Privado (TUPs), o objeto da licitação certamente é, em princípio, menos atrativo como negócio, haja vista o modelo regulatório, em tese, mais oneroso – porto organizado ao invés de TUP – e as limitações geográficas para expansões futuras do terminal. Por esse enfoque, um **Operador de Terminal Portuário de Contêineres** pode trazer uma visão de negócio ao Porto de Itajaí ainda não vislumbrada nos estudos, potencializando a geração de valor do ativo em termos econômicos, e, ao mesmo tempo, mantendo a vocação do porto para a operação portuária de contêineres.

4.14. Esse constitui o terceiro elemento para a habilitação técnica escolhida: criar as condições estruturais possíveis para que o porto mantenha sua vocação de movimentação de contêineres ao longo do horizonte contratual. Esse objetivo deriva do processo histórico de movimentação de contêineres no Porto de Itajaí, que norteou a implantação de infraestruturas urbanas e regionais, o desenvolvimento de negócios na localidade, a formação do capital humano e a relação do porto com a cidade para essa modalidade de operação portuária. Soma-se a isso o fato de a demanda projetada para essa carga na região ao longo dos 35 anos do contrato viabilizar o empreendimento, desde que o porto realize o volume de investimentos e atinja os níveis de serviço previstos nos termos da concessão.

4.15. O último fator diz respeito à relação porto-cidade. Em que pese à aquisição de competência técnica por um Proponente via contratação de profissionais e/ou via assistência técnica qualificada não ser dificultosa nesse mercado, haja vista o tamanho do mercado de terminais de contêineres no país, para o quesito qualificação técnica na concessão operacional do Porto de Itajaí, entende-se que o cenário da outorga futura deve ser equiparável ao atual, tanto pelos motivos já expostos, quanto pelo viés do apoio – ou oposição – da sociedade local ao empreendimento. Atualmente, o Porto de Itajaí conta com uma Autoridade Portuária desempenhada por entidade municipal, que desenvolveu competência para tanto ao longo dos mais de 20 anos do convênio de delegação com a União, responsável por uma intrincada relação porto-cidade. Já a exploração do terminal de contêineres cabe a APM Terminals, maior operador de terminal de contêineres do mundo[4].

4.16. Considerando a relação porto-cidade instituída e o ineditismo de novas concessões de portos organizados, pelo menos desde a Lei dos Portos anterior – Lei nº 8.630/1993, vislumbra-se que os *stakeholders* do projeto, em especial a população das municipalidades envolvidas, criarão contundente oposição caso a concessão do Porto de Itajaí seja outorgada a Proponente sem qualquer experiência, seja no setor portuário, seja no segmento de terminais portuários de contêineres. Tal inferência se justifica pela provável percepção de perda das municipalidades com a concessão: pela “troca” da Autoridade Portuária municipal, de experiência comprovada, por um agente econômico sem vínculo pré-existente com o objeto licitado, com interesse exclusivo na rentabilidade, a cargo da delicada gestão porto-cidade. Dada a críticidade do apoio dos stakeholders – ou oposição – para o sucesso do empreendimento, julga-se oportuna a exigência de que o futuro concessionário do Porto de Itajaí tenha capacidade organizacional constituída, pelo menos, equivalente ao *player* que explora atualmente o terminal portuário de contêineres.

4.17. Desse modo, tendo em vista:

- as substanciais limitações de expansão de área em terra para a ampliação do porto, demandando alto engajamento do concessionário no processo de negociação com os diversos *stakeholders*;
- que o Operador de Terminal Portuário de Contêineres pode trazer uma visão de negócio ao Porto de Itajaí ainda não vislumbrada nos estudos, potencializando a geração de valor do ativo em termos econômicos;
- a criação de condições estruturais possíveis para que o porto mantenha sua vocação de movimentação de contêineres ao longo do horizonte contratual; e
- a criticidade do apoio – ou oposição – dos *stakeholders* para o sucesso do empreendimento, que leva à exigência de que o futuro concessionário do Porto de Itajaí tenha capacidade organizacional constituída, pelo menos, equivalente ao *player* que explora atualmente o terminal portuário de contêineres,

4.18. Entende-se que a habilitação técnica para a exploração do ativo objeto da concessão deva recair a um Operador de Terminal Portuário de Contêineres, participando isoladamente ou em consórcio.

Sessão Pública do Leilão e Critério de Julgamento - Maior valor de outorga

4.19. 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.

4.20. O modelo proposto para a Sessão Pública de Leilão possibilita ampla disputa entre as licitantes e tende a elevar a remuneração ofertada pela assunção dos ativos públicos afetos à Concessão.

4.21. O critério de julgamento estabelecido para o Leilão é o de maior valor de outorga, conforme possibilidade prevista na Lei dos Portos e no seu Decreto regulamentador.

4.22. Lei nº 12.815/2013 estabelece, no caput do seu art. 6º, os critérios de julgamento que poderão ser utilizados nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, nos seguintes termos:

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

4.23. Conforme o dispositivo citado, não há impedimento para a adoção de qualquer critério de julgamento, desde que esteja previsto no edital de licitação e tenha previsão em regulamento.

4.24. Já o Decreto nº 8.033/2013 prevê expressamente o maior valor de outorga como critério de julgamento de licitação, conforme seu art. 9º, inciso VII.

4.25. A adoção do critério de maior valor de outorga segue a linha do que tem sido aplicado no caso das licitações de arrendamentos portuários. O critério de julgamento em questão se mostra adequado à concessão em análise, por ter o potencial de determinar a licitante que estará mais disposta, pelo valor de lance ofertado, a assumir o empreendimento, nos termos estabelecidos

conforme a modelagem proposta. Tendo em vista que os investimentos a serem realizados pela Concessionária já são especificados, conforme o Anexo 1, assim como as demais condições para a prestação do serviço, e considerando que os demais aspectos da modelagem já estão postos no Edital e no Contrato, como encargos, indicadores de desempenho, entre outros, é adequado que a proponente ofereça um valor para assumir a Concessão, não cabendo proposta de tarifa, capacidade de movimentação ou outros critérios do gênero.

4.26. Ademais, o fato de o critério de maior valor de outorga já ter sido utilizado em grande parte das licitações do setor portuário, no caso dos arrendamentos, facilita identificar eventuais falhas que poderiam ensejar judicialização do certame licitatório, ou até possíveis problemas que resultariam em pedidos de reequilíbrios contratuais por parte da Concessionária, em desfavor do poder público.

4.27. Em suma, a possibilidade de adoção do critério de maior valor de outorga permite ampla liberdade para a proposição da modelagem da Concessão. Isso é importante pois a adoção de critérios de licitação inadequados pode produzir resultados ineficientes do ponto de vista alocativo, gerando leilões dos quais não resulta a melhor destinação possível para os escassos ativos portuários. Em situações como estas, não há forma mais eficiente de se realizar a escolha do melhor operador para um determinado ativo público que adjudicar àquele que se dispõe a pagar mais pelo ativo. Além disso, maior valor de outorga é um critério de julgamento de licitação costumeiramente utilizado em muitos países, o que traz maior atratividade para investidores, por ser de conhecimento pleno do mercado. O critério em questão tem ampla aplicação nos setores aeroportuário, rodoviário (leilões anteriores a 2013) e de energia (petróleo).

Garantia da Proposta

4.28. O valor da garantia da proposta, que deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, foi definido de acordo com o inciso III do art. 31 da Lei nº 8.666/93. Nesse ponto, o montante corresponde a 1% do Valor do Contrato.

Obrigações prévias à celebração do Contrato

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

- *Comprovante de pagamento à atual arrendatária do valor de R\$ 44.402.931,21 (quarenta e quatro milhões, quatrocentos e dois mil, novecentos e trinta e um reais e vinte e um centavos), a título de indenização para compra dos equipamentos não reversíveis listados no Anexo 8.*

4.30. A referida obrigação foi estabelecida tendo em vista a necessidade de garantia da continuidade da operação. Os valores serão corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro de 2021.

- *Comprovante de depósito no valor de R\$ 133.544.205,74 (cento e trinta e três milhões, quinhentos e quarenta e quatro mil, duzentos e cinco reais e setenta e quatro centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, vinculada a indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária responsável pelas operações no Porto Organizado corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro de 2021.*

4.31. O valor em questão é relativo à indenização devida à atual arrendatária, de que trata na Resolução ANTAQ nº 7.828, de 19 de junho de 2020. O depósito deverá ser realizado em conta especificada pelo Poder Concedente, e não diretamente à antiga arrendatária, tendo em vista a possibilidade de alteração do valor de indenização devida. Caso o valor da indenização seja alterado, o Poder Concedente se responsabilizará e tomará as medidas cabíveis. Os valores serão corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de janeiro de 2021.

- *Ata da assembleia geral de constituição da Concessionária como uma sociedade de propósito específico, na forma de sociedade por ações, e o respectivo estatuto social, com a correspondente certidão da Junta Comercial e inscrição no CNPJ/ME (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Economia), em que conste: (i) a indicação de sua composição societária, com a descrição dos tipos de ações e de participação dos acionistas, por tipo de ação; (ii) seus órgãos de administração; (iii) que a sua finalidade exclusiva será explorar o objeto do Contrato de Concessão; e (iv) constituição de subsidiária integral, com contabilidade separada, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado.*

4.32. A obrigatoriedade de constituição de SPE para a exploração de concessões é uma praxe no setor de infraestrutura. A SPE permite a segregação da contabilidade da concessionária, o que facilita a fiscalização pela Agência Reguladora e, dessa forma, traz maior segurança ao empreendimento. Essa regra é especialmente importante na hipótese de uma concessionária que atue de forma verticalizada, pois a SPE impõe a adoção de uma contabilidade própria, distinta das demais atividades da empresa.

- *Cópia autenticada do contrato celebrado com o Banco Depositário e com a ANTAQ; comprovante de abertura da Conta Vinculada junto ao Banco Depositário; e Comprovante de transferência para a Conta Vinculada do Valor de Outorga ofertado no Leilão.*

4.33. Conforme detalhado nas justificativas relativas à minuta de Contrato, a concessionária deverá constituir conta vinculada, no intuito de reverter valores de contribuição ao Poder Concedente para a própria Concessão. Nesse sentido, será necessária, como obrigação prévia à celebração do Contrato, a apresentação dos documentos mencionados, relativos à conta vinculada. Ademais, a Concessionária deverá depositar o Valor de Outorga ofertado no Leilão na Conta Vinculada. A razão para isso é que a concessão do Porto de Itajaí, além de não possui caráter arrecadatório por parte da União, prioriza a recomposição de estruturas danificadas em razão de intempéries climáticas, recorrentes na região, e o aprimoramento de suas atividades portuárias. Assim, sendo possível utilizar os recursos, inclusive provenientes do lance do leilão, nos termos especificados na minuta de contrato.

Penalidades

4.34. A cláusula das penalidades segue o mesmo padrão estabelecido no caso dos leilões de arrendamentos portuários e dos

demaís projetos de concessão de Porto Organizado do Governo Federal.

4.35. 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.

5. MINUTA DE CONTRATO E SEUS ANEXOS

Objeto

5.1. O objeto do Contrato é a Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho das funções de Administração do Porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos.

5.2. O objeto contratual foi definido com base nas características específicas do Porto Organizado de Itajaí e na modelagem proposta para a sua exploração. Trata-se de um porto com dimensões relativamente pequenas, que possui uma única área arrendada para a realização de operações portuárias. Ademais, a vocação do Porto é praticamente apenas para um único perfil de carga - contêineres. Nesse mercado, há um ambiente concorrencial bastante competitivo, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência do Porto, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes-SC. Com base nessas características e nos demais aspectos detalhadamente analisados nos estudos de viabilidade, buscou-se definir o objeto do contrato com base nos limites estabelecidos pela legislação.

5.3. Nesse sentido, o art. 20 do Decreto nº 8.033/13 estabelece três possibilidades de contrato de concessão para a exploração de porto organizado:

Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger:

I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias;

II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou

III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias.

5.4. Uma vez que as características do Porto de Itajaí demandam alto grau de eficiência, não havendo "ambiente condominial" caracterizado por diversas áreas arrendadas, verificou-se que seria mais adequado que a administração do porto pudesse ser capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação portuária. Isso traz vantagens ao empreendimento, como sinergias entre as atividades de administração do porto e a operação portuária, o que possibilita a redução de custos, bem como maior agilidade, flexibilidade e eficiência das operações. Em suma, para ter capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação aos terminais privados, entendeu-se necessário que a Concessionária explore as instalações portuárias com base em conceito de porto empreendedor. Nesse sentido, optou-se pelo enquadramento no inciso I do art. 20 do Decreto nº 8.033/2013, que permite "*o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias*".

5.5. Nesses termos, foi estabelecido que, além da administração do Porto, a operação portuária também integra as atividades a serem realizadas pela concessionária. Essas atividades poderão ser realizadas diretamente pela Concessionária ou por meio de Operador Portuário pré-qualificado, garantindo a flexibilidade das operações, hipótese que não afasta a responsabilidade da concessionária pelo desempenho das atividades, pelo cumprimento dos indicadores de desempenho e demais regras estabelecidas neste Contrato de Concessão.

5.6. Destaca-se ainda que, no projeto de desestatização da CODESA, foi estabelecido regramento específico para a exploração indireta de áreas afetas às operações portuárias, permitindo que essas áreas sejam exploradas mediante contratos regidos por regras de Direito Privado. No caso do Porto de Itajaí, tendo em vista que a exploração das áreas afetas será realizada pela própria concessionária, não foi prevista a exploração dessas áreas mediante contratos de arrendamento ou regidos pelo Direito Privado. Nesse sentido, foi vedada a subconcessão das atividades mediante contratos celebrados entre a concessionária e terceiros, que tenham por objeto a exploração das instalações portuárias.

5.7. Cabe ressaltar que há detalhamento do objeto do contrato em seu Anexo 1 - Plano de Exploração Portuária (PEP). Conforme o PEP, são atividades a serem prestadas pela Concessionária:

- a gestão do uso da **Infraestrutura de Acesso Aquaviário** pelas embarcações;
- a operação e gestão do *Vessel Traffic Service* (VTS), para incrementar a segurança e a eficiência da navegação, contribuir para a salvaguarda da vida humana no mar e apoiar a proteção do meio ambiente da **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**;
- o desempenho das demais atribuições legais de **Administração do Porto**;
- a **Operação Portuária** de movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;
- a exploração de **Áreas Afetas às Operações Portuárias** dedicada à movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário; e
- a exploração de **Áreas Não Afetas às Operações Portuárias** referente à cessão de uso não onerosa de áreas para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que, por disposição legal, desempenhem suas funções no **Porto Organizado**, observados:
 - a necessidade dos referidos órgãos e entidades participarem do rateio das despesas comuns da **Área da Concessão**; e
 - o disposto nos instrumentos normativos dos órgãos e entidades em questão, inclusive no que concerne à elaboração de projetos e execução de obras.
- a realização de "salvaguarda", no que diz respeito à área do **Porto Organizado** até o canal de acesso e áreas de fundeio para embarcações que se destinam ao porto e seus terminais internos;
- a manutenção de todas as instalações, bens existentes e implementados nos Portos Organizados, conforme a legislação e regulamentação em vigor;
- a execução das melhorias no prazo previsto neste **PEP**, com vistas a adequar a infraestrutura sob responsabilidade da **Concessionária** à qualidade dos serviços prestados aos Usuários;
- o pleno atendimento aos **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura** e aos **Indicadores de Desempenho** previstos neste **PEP** durante todo o prazo da **Concessão**, mediante a realização dos investimentos e/ou ações de gestão operacional e obtenção dos recursos necessários;
- A obtenção da Declaração de Cumprimento do Plano de Segurança Pública Portuária Nacional emitido pela CONPORTOS-

Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, que certifica que a instalação portuária cumpre as disposições do Capítulo XI-2 Convenção Solas de 1974 e da Parte A do Código do ISPS_CODE; e

- a operação do **Porto Organizado** por 24 horas diárias, durante sete dias por semana.

5.8. A gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário foi integrada ao objeto da concessão tendo em vista que se trata de uma competência expressamente consignada no art. 18 da Lei nº 12.815/2013. O conceito de Infraestrutura de Acesso Aquaviário foi compatibilizado com a terminologia adotada pela Resolução ANTAQ nº 32/2019. Uma vez que a concessionária será responsável pela gestão e cobrança de tarifa relativa à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, e considerando que fará uso dessa estrutura como operadora portuária, juntamente com seus concorrentes e demais usuários do Porto, buscou-se estabelecer mecanismos para evitar que a concessionária utilizasse a gestão do canal para seus interesses próprios, em detrimento dos demais usuários. Nesse sentido, conforme detalhado nesta nota técnica, foi estabelecida a obrigação de constituição de subsidiária integral com a finalidade de gestão da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, para dar transparência à gestão, bem como foi estabelecida possibilidade de Proposta Apoiada para a proposição de investimentos na Infraestrutura de Acesso Aquaviário.

Área da Concessão

5.9. Nos termos do Contrato de Concessão, a Área do Porto Organizado corresponde à área delimitada por ato do Poder Executivo Federal, nos termos da Portaria nº 28, de 7/1/2020, do Ministério da Infraestrutura, que compreende as Instalações Portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao Porto Organizado de Itajaí.

5.10. Além da Área do Porto Organizado, foi estabelecida a definição da Área da Concessão, tendo em vista que a área a ser assumida pela Concessionária não corresponderá exatamente àquela delimitada pela referida Portaria que estabelece atualmente a poligonal do Porto de Itajaí.

5.11. Nesse sentido, a Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, exceto as áreas especificadas no Anexo 1.

5.12. As áreas que não integrarão a Área da Concessão tratam-se de áreas para movimentação de passageiros e não afetas às operações portuárias. Essas áreas foram retiradas em razão de terem sido avaliadas como não essenciais às atividades a serem desenvolvidas pela Concessionária e potencialmente estratégicas em políticas públicas locais, principalmente turismo, esporte e lazer, para o desenvolvimento da relação Porto-Cidade.

Prazo de vigência

5.13. Os limites máximos do prazo de vigência do contrato de concessão são definidos pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013:

"Art. 19. Os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo determinado, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, observados os seguintes limites: [\(Redação dada pelo Decreto nº 10.672, de 2021\)](#)

I - no caso de concessão de porto organizado, os contratos terão prazo de vigência de até setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações; e [\(Incluído pelo Decreto nº 10.672, de 2021\)](#)"

5.14. No caso concreto, definiu-se o prazo de vigência em 35 anos, prorrogáveis por sucessivas vezes, até o limite de 70 anos (incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações). Do ponto de vista técnico, entende-se que o prazo de 35 anos é adequado para a execução dos investimentos estimados, bem como para sua amortização ao longo do horizonte contratual. Além disso, deve-se frisar a necessidade de planejamento de longo prazo das operações portuárias, condição que é melhor atendida por um maior prazo de vigência contratual. Quanto às prorrogações, não foram estabelecidas restrições maiores do que as impostas pelo referido Decreto. Cabe, ainda, ressaltar que os critérios e requisitos para a prorrogação dos contratos constam, também, no Decreto nº 8.033/2013 e na própria minuta do contrato de concessão (cláusula 31 - Prorrogação do Contrato de Concessão).

5.15. Ressalta-se que o prazo de vigência contratual terá início a partir da Data de Assunção, quando a concessionária assumir as instalações, a administração e a operação do Porto Organizado. A Data de Assunção ocorrerá após a conclusão da transição operacional, no dia posterior ao ateste da ANTAQ de que não opõe objeção à assunção da operação pela Concessionária, ou a partir do dia 02/01/2023, o que ocorrer por último. A data em questão foi estabelecida em razão do entendimento de que o Convênio de Delegação nº 08/97 (pelo qual é delegada a administração do Porto ao Município de Itajaí) possui vigência até 01/01/2023. Assim, busca-se assegurar que a assunção da área pela concessionária não ocorrerá antes do término do Convênio de Delegação.

5.16. Vale notar que a identificação da data final de vigência do Convênio de Delegação nº 08/97 foi resultado de uma interpretação das suas cláusulas, uma vez que o referido instrumento foi assinado em 01/12/1997 e possui data de vigência de 25 (vinte e cinco) anos, contudo, conforme sua Cláusula Décima Segunda, entra em vigor no primeiro dia do mês subsequente de sua assinatura.

Valor estimado do Contrato de Concessão

5.17. O valor estimado do Contrato de Concessão foi calculado como sendo o Valor Presente Líquido (VPL) das receitas tarifárias e não tarifárias. 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.

Encargos contratuais

5.18. Os encargos contratuais são: (i) o Valor de Outorga; (ii) a Contribuição Variável; (iii) a Contribuição Fixa; e (iv) a Verba de Fiscalização. Os valores das contribuições foram definidos de acordo com a modelagem econômico-financeira. No caso da Contribuição Variável, incluiu-se o valor de contribuição variável no caso de movimentação de cargas em outros perfis (que não as containerizadas), calculada com base numa taxa de conversão de 11 toneladas por TEU.

5.19. Já o valor da Verba de Fiscalização, por sua vez, é o estabelecido pela ANTAQ.

5.20. Além disso, as regras tratam da periodicidade do depósito na Conta Vinculada e outras regras procedimentais acerca da apuração dos valores, como, por exemplo, a possibilidade de contratação de auditoria externa para verificação dos valores de contribuição variável. Ainda, a cláusula traz a previsão de atualização monetária anual dos valores pelo Índice de Preços ao Consumidor - IPCA e de multa moratória no caso de inadimplemento da obrigação de pagamento.

PDZ e REP

5.21. A obrigatoriedade de inclusão das regras de gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário no Regulamento de Exploração do Porto se justifica pelo direito dos Usuários ao tratamento isonômico e em conformidade com os Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura. O contrato ainda explicita os regramentos de Tarifa Teto na remuneração da concessionária.

Transferência dos Contratos de Uso

5.22. Contratos de Uso, segundo a definição constante na Subcláusula 1.1.1.23 da minuta de contrato, são aqueles celebrados pela SPI, que serão sub-rogados pela União, se for o caso, e concomitantemente transferidos à Concessionária na Data de Assunção.

5.23. No processo de desestatização da CODESA, o procedimento de transferência de Contratos de Uso teve como um de seus principais objetivos assegurar a continuidade dos contratos de arrendamento vigentes, porém, com possibilidade da sua adaptação às normas de direito privado, conforme previsto no art. 5º-A da Lei nº 12.815/2013 e no art. 22 do Decreto nº 8.033/2013. Esse mecanismo também teve como objetivo fazer a transferência dos demais tipos de contrato que ainda teriam prazo de vigência remanescente.

5.24. No caso da concessão do Porto de Itajaí, embora não se vislumbre a necessidade de transferência de contratos de arrendamento – uma vez que o único arrendamento será encerrado antes do início da concessão – optou-se por manter o instrumento de transferência de Contratos de Uso com a finalidade de transferir contratos de natureza diversa com vigência após o início da concessão.

5.25. Optou-se por não incluir contrato de cessão de uso não onerosa tendo em vista que esse tipo de instrumento não deverá ser regido por normas de direito privado, mas com base na Portaria MINFRA nº 51/2001, ou outra que vier a substituir, conforme consignado na Subcláusula 9.5 da minuta do contrato de concessão.

Exploração de Áreas Afetas às Operações Portuárias e Áreas não Afetas

5.26. Conforme justificativa apresentada nesta nota técnica sobre o objeto do contrato, no caso do Porto de Itajaí, entendeu-se mais adequado que a administração portuária seja capaz de realizar, ela própria, a atividade de operação. O objetivo dessa agregação de competências é conferir maior capacidade competitiva frente à concorrência, até mesmo em relação a terminais privados, considerando que o Porto de Itajaí possui dimensões relativamente pequenas e uma única área arrendada.

5.27. Como consequência, a própria Concessionária será responsável pela exploração das Áreas Afetas às Operações Portuárias, respeitadas as disposições contidas no PDZ do Porto, cuja aprovação compete ao Poder Concedente.

5.28. Ademais, no intuito de propiciar maior flexibilidade operacional, faculta-se que a operação portuária seja realizada mediante Operador Portuário pré-qualificado, nos moldes como é permitido no caso dos arrendamentos portuários.

5.29. Apesar de parte das áreas não afetas às operações portuárias atualmente existentes no Porto de Itajaí não terem sido integradas à Área da Concessão, conforme disposto no Anexo 1 do Contrato, manteve-se a possibilidade de a concessionária vir a celebrar contratos que envolvam a cessão ou utilização das Áreas Não Afetas às Operações Portuárias, em regime de direito privado, observando-se a regulação vigente.

5.30. Quanto às instalações de órgãos e entidades do Poder Público que, por disposição legal, desempenhem suas funções no Porto Organizado, a Concessionária cederá os espaços necessários ao desenvolvimento das suas atividades, sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas comuns da Área da Concessão, aplicando-se, no que couber, as disposições acerca da cessão de uso gratuita constantes na Portaria MINFRA nº 51/2001, ou outra que vier a substituir.

Investimentos e PBI

5.31. No intuito de assegurar o adequado desempenho das atividades a serem realizadas durante todo o período de vigência da concessão, foi elaborado, com base nos estudos de viabilidade que subsidiaram o projeto, um plano de investimentos obrigatórios, a ser executado pela Concessionária nos termos do Anexo 1 do Contrato.

5.32. Os investimentos a serem realizados no Porto Organizado deverão ser executados pela Concessionária observados os prazos fixados no cronograma de realização de investimentos, o atendimento aos Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura e a necessidade de alcance dos Indicadores de Desempenho.

5.33. Quanto ao planejamento para a realização dos investimentos, optou-se por seguir a prática adotada nos arrendamentos portuários, em que se exige a apresentação de um Plano Básico de Implantação (PBI), com o objetivo de detalhar as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pela concessionária para o atendimento das atividades, observados os investimentos mínimos exigidos.

5.34. Tendo em vista que os investimentos mínimos foram concebidos de forma a garantir a realização das atividades durante toda a vigência contratual, e que eventual necessidade de expansão de capacidade ou aprimoramento operacional depende de circunstâncias variadas e dinâmicas, de difícil previsão, incluindo fatores de mercado, optou-se por não se estabelecer, de antemão, as circunstâncias ensejadoras de investimentos, comumente chamadas de “gatilhos”. Dessa forma, novos investimentos não previstos originalmente no contrato deverão ser objeto de processo de revisão extraordinária.

5.35. Nessa linha, caso haja necessidade de novos investimentos, estes poderão ser realizados de duas formas. A primeira é mediante comunicação prévia à ANTAQ e ao Poder Concedente, sem necessidade de aprovação, desde que não haja objeção da ANTAQ ou do Poder Concedente, que o faça por sua conta e risco, exclusivamente às suas expensas e sem garantia a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual. Essa opção foi pensada buscando-se conferir liberdade e dinamismo diante da necessidade premente de investimentos, permitindo-se análise posterior para a verificação do equilíbrio contratual. Alternativamente, nos casos em que a Concessionária optar por garantir a análise de reequilíbrio antes da realização dos novos investimentos, poderá ser requerida análise prévia de mérito do reequilíbrio.

5.36. Ademais, o Poder Concedente poderá requerer novas obras se assim julgar necessário, assumindo os riscos correspondentes, nos termos da Subcláusula 19.2.3 da minuta de contrato.

Conta Vinculada

5.37. Sobre a possibilidade de uso da Conta Vinculada para novos investimentos fora da Área da Concessão, destaca-se a base legal consubstanciada no art. 25 da Resolução ANTAQ nº 32/2019, citado a seguir:

Art. 25. Depende de autorização prévia da Antaq a aplicação de recursos oriundos do ativo circulante da Administração Portuária, ou mesmo do seu ativo não-circulante, quando fora dos limites da área do porto organizado.

§ 1º A autorização de que trata o caput ficará condicionada à apresentação, pela Autoridade Portuária, da lista de obras ou serviços a serem realizados em área externa, acompanhados:

I - de um documento analítico demonstrando o alinhamento das obras e serviços ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do porto;

II - do Projeto Básico, nos termos da Lei nº 8.666, de 1993, quando se tratar de obra ou serviço a ser contratada com a Administração Portuária; e

III - das demais justificativas, para análise e avaliação da Antaq.

§ 2º A Autoridade Portuária deverá obter e comprovar a autorização prévia do detentor ou titular da área onde serão realizadas as obras ou serviços.

§ 3º As obras ou serviços a serem realizados em área externa ao porto organizado devem ser compatibilizados com eventual plano viário existente no âmbito da União, dos estados e dos municípios.

§ 4º Caso seja firmado convênio ou acordo de cooperação para viabilizar a realização de obras ou serviços de melhoria das vias de acesso ao porto ou para implantação de novos meios de acesso, a Autoridade Portuária e o responsável pelas vias existentes ou pela área na qual serão construídos os novos acessos deverão ajustar as responsabilidades pela manutenção do empreendimento ao longo do tempo.

§ 5º Enquadram-se também ao caput os projetos relacionados às ações de:

I - compensação socioambiental acordadas com as autoridades públicas competentes; ou

II - políticas de responsabilidade socioambiental promovidas pela própria entidade.”

5.38. Assim, existe a possibilidade de realização de investimentos fora da área do porto organizado pela Administração do Porto não somente em acessos terrestres – hipótese específica do § 4º, mas também em outros objetos - hipóteses do § 5º;

5.39. Ainda, o mérito do investimento fora da área do porto organizado deverá ser avaliado nos termos do Contrato de Concessão.

5.40. Além da utilização dos recursos da conta vinculada para novos investimentos, outras finalidades foram incluídas na minuta do Contrato De Concessão: recomposição das estruturas danificadas em razão de intempéries climáticas e a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos riscos expressamente alocados ao Poder Concedente. Portanto, o Contrato de Concessão traz, expressamente, as hipóteses de utilização dos recursos.

5.41. No que diz respeito à recomposição das infraestruturas em caso de intempéries, a utilização dos recursos da conta vinculada se mostra importantíssimo no caso concreto, uma vez que permite a rápida recomposição do nível de serviço no caso de eventos climáticos adversos, que são recorrentes no estuário do Rio Itajaí-Açu. Em função dessa finalidade, ainda, definiu-se um valor mínimo de saldo da conta vinculada, definido em R\$ 45.340.755, mensurado de acordo com a estimativa de custo de dragagem emergencial no caso de necessidade de recomposição da dragagem das infraestruturas de acesso aquaviário. Adicionalmente, incluiu-se previsão de ordem de prioridade dos recursos da conta vinculada, no caso de a demanda por recursos superar o saldo da conta. A obrigatoriedade de manutenção do saldo do referido valor decorre do valor mínimo estimado para o restabelecimento das profundidades mínimas observadas na Infraestrutura de Acesso Aquaviário.

5.42. Por fim, o anexo 10, conjuntamente à cláusula da Conta Vinculada, traz regras específicas acerca das regras de movimentação, da aplicação dos recursos, e outras previsões procedimentais necessárias à operacionalização do mecanismo.

Transição Operacional

5.43. A fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto Organizado de Itajaí, entre a SPI e a concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os usuários, os operadores portuários e todas as demais partes envolvidas no complexo portuário, a concessionária deverá desenvolver um Plano de Transferência Operacional - PTO, nos termos especificados no Anexo 9 da minuta de contrato.

5.44. A adoção do PTO foi realizada nos moldes do projeto de desestatização da Codesa. Vale destacar que a exigência de PTO é uma prática que vem sendo desenvolvida há anos nos setores de infraestrutura, em especial no setor aeroportuário, e passou a ser adotada mais recentemente nos arrendamentos portuários, em casos específicos.

5.45. O PTO será desenvolvido e implementado pela Concessionária em dois estágios: Estágio de Preparação e Estágio de Operação Assistida. O primeiro estágio corresponde ao período em que a concessionária elaborará o PTO, enquanto no segundo haverá a sua execução, permanecendo a SPI responsável pela administração do Porto Organizado. Ainda, no Estágio de Operação Assistida caberá à Concessionária desempenhar as atividades detalhadas no Anexo 9, observando-se que os preços e tarifas pagas pelos usuários durante a transição operacional não serão devidos à Concessionária.

5.46. Idealmente, deveria ser possível atribuir à atual arrendatária do Porto de Itajaí o dever de realizar as ações necessárias para garantir a transição operacional com a concessionária. Entretanto, não há regra contratual que obrigue a arrendatária a isso, ademais, esse tipo de obrigação não poderia ser imposto à arrendatária mediante o contrato de concessão a ser firmado, do qual a arrendatária sequer é parte. Portanto, no intuito de mitigar esse problema, foi estabelecida obrigação da concessionária de enviar esforços junto à atual arrendatária do Porto Organizado para a realização do Estágio de Operação Assistida, sem prejuízo das obrigações da SPI relativas à transição.

Governança Corporativa

5.47. Quanto aos requisitos de Governança Corporativa, vislumbrou-se a concessionária como uma sociedade por ações com sua administração competindo a um conselho de administração e a uma diretoria executiva e com Conselho Fiscal de funcionamento permanente. Nesse sentido, buscou-se, ainda, como premissas e requisitos::

- elevado padrão de governança corporativa, sem retirar a flexibilidade da Concessionária na definição de sua estrutura

organizacional;

- Concessionária fará a gestão de um ativo que contém um monopólio natural, o acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Itajaí, e um terminal portuário de contêineres, que sucede uma Autoridade Portuária de gestão municipal, envolvido em um contexto de relação porto-cidade;
- sendo a Concessionária uma SPE constituída como uma sociedade por ações, dado o cenário e a premissa colocados, julga-se apropriado a constituição de, pelo menos, conselhos de administração e fiscal permanente, nos termos da Lei nº 6.404/1976;
- Regra proposta mantém a liberdade da Concessionária para: (i) definir constituição de sua sociedade por ações – incluindo capital fechado; (ii) tamanho e composição dos conselhos de administração e fiscal; (iii) tamanho e composição de sua diretoria executiva e demais órgãos da empresa; e
- obrigatoriedade equipara administração da Concessionária aos demais terminais de contêineres privados da região: Navegantes e Itapoá.

5.48. Outro ponto importante acerca da governança corresponde a exigência de constituição de subsidiária integral para a Exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. O objetivo do clausulado é a separação de contas entre o canal de acesso aquaviário – monopólio natural e remunerado por tarifas - e o terminal portuário – ambiente competitivo e remunerado por preço livre. A segregação contábil derivada dessa regra é positivo para a regulação e para a transparência dos custos alocados ao canal, o que aumenta o controle por parte do regulador e traz maior publicidade e transparência aos processos de revisão tarifária. Noutro giro, a cláusula traz regra acerca dos aumentos de capital da subsidiária. Conforme a legislação, é permitida a participação de acionistas na subsidiária integral – art. 253 da Lei nº 6.404/1976, quando do aumento de capital da companhia, que passaria a não ser mais subsidiária integral. No caso concreto, buscou-se restringir essa possibilidade, em função da necessidade de maior controle regulatório sobre as questões atinentes às infraestruturas aquaviárias e que é exercido sobre a Concessionária diretamente.

5.49. A fim de aumentar a transparência acerca da Concessão, a minuta de Contrato prevê a publicação das demonstrações financeiras, além de atender a regulamentação de contabilidade regulatória vigentes. Ainda, tendo em vista o impacto da operação portuária na relação Porto-Cidade, e a fim de aumentar a transparência acerca das ações da Concessionária no âmbito das ações sociais e ambientais, inseriu-se requisito de elaboração e publicação de relatório de sustentabilidade.

5.50. Somam-se as regras de governança corporativa a inclusão do Plano de Responsabilidade Social Corporativa (PRSC), que tem por finalidade alinhar as práticas do futuro concessionário e incorporar a função emergente da responsabilidade social corporativa, presente em Autoridades Portuárias de referência no mundo, com vistas a estruturar programas e projetos que criem externalidades positivas em sua força de trabalho, nas correspondentes famílias, na comunidade local e na sociedade.

5.51. No âmbito da análise da atuação da Superintendência do Porto de Itajaí, salienta-se a existência de programas sociais, culturais e ambientais que são realizados de forma autônoma. A previsão contratual busca, portanto, manter essas diretrizes de mitigação dos impactos na relação Porto-Cidade. Dessa forma, entende-se que a regulação acerca desses fatores e o controle social exercido pela comunidade é capaz de entregar um plano de responsabilidade social e corporativa estruturado. Adicionalmente, observou-se que outras entidades sob concessão, inclusive no setor portuário, adotam práticas estruturadas semelhantes.

5.52. Quanto à implementação, entende-se que a Concessionária deverá, num primeiro momento, manter os programas realizados pela SPI até a implementação do PRSC. Posteriormente, o PRSC, elaborado de acordo com boas práticas de mercado, será implementado, sendo revisado de forma periódica e passando pelo crivo social da consulta aos usuários.

5.53. Ainda, 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.

Deveres da Concessionária

5.54. Na elaboração da cláusula relativa aos deveres da concessionária, utilizou-se como referência a minuta do contrato de desestatização da CODESA. A partir desse modelo, foram realizadas adaptações, bem como adicionados complementos e novos temas específicos ao caso de Itajaí. Ainda, foi realizado agrupamento por temas, no intuito de aprimorar a organização lógica dos assuntos. Desse modo, constam deveres relativos a:

- Atribuições gerais;
- Competências legais da Administração do Porto;
- Infraestrutura de Acesso Aquaviário;
- Competências legais da Administração do Porto de interface com outras autoridades;
- Ações para o alcance dos Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura;
- Gestão do Porto Organizado;
- Publicidade de dados e informações à sociedade;
- Responsabilidades da Concessionária;
- Seguros; e
- Garantia de Execução do Contrato.

5.55. Quanto às **atribuições gerais**, constam deveres como o de explorar economicamente a concessão, cumprir os indicadores de desempenho, manter os bens reversíveis, entre outros do gênero.

5.56. Destaca-se o dever de atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de movimentação de cargas pelo Porto Organizado, considerando as disponibilidades e as condições gerais das atividades, observada a regulação sobre o tema, em especial o disposto na Resolução nº 3.274-ANTAQ/2014. Essa disposição é a mesma que passou a ser adotada nos últimos contratos de arrendamento do setor portuário, visando deixar consignada em contrato a obrigação, já prevista em regulamento, de atendimento a todos os interessados em movimentar cargas pelo Porto.

5.57. Outra obrigação estabelecida com base nos contratos de arrendamento recentes 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, consequentemente, 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.

5.58. Entre as **competências legais da Administração do Porto**, constam atribuições da concessionária para a execução da atividade de administração portuária, tais como a pré-qualificação dos operadores portuários, arrecadação das receitas tarifárias e não tarifárias relativas às suas atividades, fiscalização de obras, autorização da entrada e saída de embarcações, entre outras do gênero. Vale ressaltar, ainda, o dever de reportar à ANTAQ infrações a dispositivos legais, contratuais e regulamentares, inclusive aqueles previstos no REP e nas normas de pré-qualificação dos Operadores Portuários. Esse dever é relevante porque, apesar das atribuições da concessionária estabelecidas em contrato, a ANTAQ mantém sua função de fiscalização, naquilo que lhe couber, devendo a concessionária comunicar a agência reguladora sobre infrações ocorridas no Porto Organizado.

5.59. No que diz respeito à **Infraestrutura de Acesso Aquaviário**, frisa-se que a Concessionária será integralmente responsável pelo seu bom funcionamento. A modelagem foi idealizada para promover autoexecutoriedade dos contratos de dragagem (aprofundamento e manutenção), levantamentos hidrográficos, auxílios à navegação, *Vessel Traffic Service* (VTS) e demais funções correlatas. Com flexibilidade para tomada de decisões, a Concessionária poderá aproveitar sinergias de uso de equipamentos e terá plenas condições de garantir bom termo nos Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura exigidos. Devido à necessidade de transparência na aplicação dos recursos de manutenção e melhoria da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, foi prevista a obrigatoriedade de apresentação periódica de documentação técnica em conformidade com a NORMAM-33/DPC.

5.60. As **competências legais da Administração do Porto de interface com outras autoridades** foram incluídas com base no disposto no art. 18 da Lei nº 12.815/13, e dizem respeito às atribuições sob coordenação da Autoridade Marítima e à Autoridade Aduaneira.

5.61. Sobre as **ações para o alcance dos Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura**, vale lembrar a definição atribuída na Subcláusula 1.1.1.46 da minuta de contrato a esse termo, que corresponde às características técnicas operacionais mínimas a serem observadas na realização dos investimentos e das atividades pela concessionária, incluindo todos os códigos e regulamentos municipais, estaduais e federais aplicáveis, bem como normas da Marinha e padrões de projeto indicados pelas ABNT, ISO, IMO, MARPOL e PIANC. Nesse sentido, constam as obrigações de zelar e incentivar a adoção das melhores práticas de saúde ocupacional, segurança operacional e meio ambiente nos serviços desempenhados dentro da Área da Concessão, bem como organizar, proteger, preservar e prover ambiente seguro para a exploração do Porto Organizado. Além disso, a concessionária deverá obter as certificações ISO especificadas na minuta de contrato ou outras porventura determinadas pela ANTAQ. Deverá, ainda, prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao Órgão de Gestão de Mão De Obra, bem como estabelecer o REP, observadas as diretrizes do Poder Concedente.

5.62. Em relação à **gestão do Porto Organizado**, constam obrigações básicas relativas à manutenção de sistema de cobrança das tarifas portuárias, manutenção de banco de dados para geração de informações sobre as tarifas, dados estatísticos de tráfego de embarcações, entre outros. Destaca-se o dever de estabelecer e administrar um sistema de atendimento físico e eletrônico aos usuários e à comunidade local, bem como ouvidoria para apurar reclamações relativas à execução do Contrato de Concessão.

5.63. Quanto à **publicidade de dados e informações à sociedade**, constam obrigações diversas buscando propiciar os usuários e demais interessados dados relevantes sobre o Porto, tais como tabelas tarifárias, programação do uso do cais, resultados de levantamentos batimétricos, dados sobre filas de caminhões, entre outros, que deverão ser disponibilizados em sítio eletrônico.

5.64. No que tange a 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\$ 555.875.093,69. Importante consignar que a exigência de capital social mínimo é possibilitada pelo art 31 da Lei 8.666/93, sendo o montante limitado a 10% do valor estimado da contratação. Nessa sentido, informa-se que o capital social mínimo incluído como obrigação contratual atende ao critério legal citado.

5.65. Além do aspecto relacionado à mensuração do capital social mínimo, deve-se esclarecer, tecnicamente, que a obrigação é importante para a minimização dos riscos relacionados à execução do contrato, tendo em vista o elevado montante de investimentos mínimos obrigatórios e as demais obrigações relacionadas à prestação de serviço e aos demais encargos contratuais consignados na minuta de contrato. Adicionalmente, incluiu-se condição para autorização da redução dos valores de capital social mínimo pela ANTAQ, condicionando a redução do capital social à demonstrar que os seus fluxos de caixa futuros são suficientes para o cumprimento das obrigações contratuais da concessionária.

5.66. 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 portuárias; e ressarcimento do poder concedente de desembolsos decorrentes de determinações judiciais, em situações específicas.

5.67. No que diz respeito aos **seguros**, seguiu-se a linha do que tem sido adotado nos contratos de arrendamentos portuários, com as devidas adaptações. Nesse ponto, o regramento da minuta de contrato de desestatização da CODESA mostrou-se com grau de detalhamento insuficiente para o caso do Porto de Itajaí, tendo em vista a necessidade, neste caso, de significativos investimentos em instalações portuárias, detalhados no Anexo 1. Em razão disso, foi realizada uma especificação das modalidades de seguros a serem contratados, de modo a garantir que todas as etapas relevantes da implementação dos investimentos, sobretudo as etapas de realização de obras, sejam resguardadas de forma adequada.

5.68. Outra obrigação da concessionária diz respeito a **garantia de execução contratual**. A lei nº 8.666/93, em seu art. 56, trata das modalidades de garantia de execução contratual e dos limites de valores, que de acordo com o § 2º "não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no parágrafo 3º deste artigo". Nesse sentido, foram definidos dois valores distintos de garantias de execução contratual, a saber: (i) R\$ 194.829.176,95 durante a vigência do contrato; e (ii) R\$ 77.931.670,7, 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.

5.69. 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 a reversibilidade dos bens. Ainda, definiu-se, também, cláusula de reajuste dos valores da garantia de execução contratual, em acordo com a Lei nº 8.666/93.

Deveres da ANTAQ

5.70. No seu papel de agência reguladora, a ANTAQ possui a competência de fiscalizar a execução dos contratos de concessão de Porto Organizado. Conforme o art. 27, inciso XXVI, da Lei 10.233/01, cabe à ANTAQ "fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012". Disso decorrem os deveres estabelecidos na cláusula em questão, entre os quais regular a prestação das atividades, exigir obediência às disposições contratuais e regulamentares, rejeitar atividades que ponham em risco a segurança pública ou bens de terceiros, executar inspeções, entre outras do gênero.

5.71. A ANTAQ receberá anualmente da Concessionária um relatório com documentos técnicos relacionados à Infraestrutura de Acesso Aquaviário. De posse desse material, a agência terá condições de dar efetividade a sua competência de fiscalizar, dará publicidade aos Usuários e poderá tomar decisões acerca de Parâmetros Técnicos-Operacionais da Infraestrutura.

Remuneração da Concessionária

5.72. Conforme já mencionado nesta Nota Técnica, o modelo de concessão adotado para o Porto Organizado de Itajaí estabelece que a operação portuária será realizada pela própria Concessionária, permitida a contratação de operador portuário pré-qualificado. Além disso, entre as atribuições de administração do porto, a concessionária será responsável pela gestão da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. Nesse modelo, a remuneração da concessionária será composta por receitas não tarifárias - em que se enquadra a cobrança de preço pela prestação do serviço de operação portuária - e de Receitas Tarifárias - em que se enquadra a cobrança de tarifa pelo uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. O detalhamento referente às tarifas e preços está disposto no anexo 3 da minuta de contrato.

5.73. No que diz respeito às receitas não tarifárias, seguiu-se o padrão estabelecido nos contratos de arrendamentos portuários, de modo que a Concessionária poderá cobrar preço livre avençado entre as partes, quando se tratar de oferta de serviços aos usuários, bem como demais serviços acessórios. Ainda, a concessionária deverá observar as normas que regulam a prestação de serviço de movimentação e armazenagem de contêineres, constantes na Resolução Normativa nº 34/2019.

5.74. Já o valor da tarifa portuária relativa à Infraestrutura de Acesso Aquaviário será definido pela concessionária, observando-se o que couber o disposto na Resolução ANTAQ nº 32/2019 bem como o mecanismo de Tarifa Teto, que corresponde ao valor máximo, determinado pela ANTAQ, que poderá ser estabelecido pela Concessionária. As tarifas constantes no grupo da Infraestrutura de Acesso Aquaviário remuneram, especificamente, a aquavia, abrigos, áreas de fundeio, canais e bacias de evolução, balizamento, sinalização e gerenciamento do acesso dentro da área do Porto Organizado, incluindo o Vessel Traffic System – VTS e sua operação.

5.75. 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.

5.76. Alocação de riscos

5.77. No que se refere à cláusula de alocação de riscos, foi seguido em linhas gerais o modelo proposto no projeto de desestatização da CODESA, com a inclusão de ajustes e complementações.

5.78. Quanto aos riscos assumidos pela concessionária, destacam-se os seguintes:

- Riscos em geral relativos às obras e seus cronogramas;
- Prestação inadequada das atividades e descumprimento dos indicadores de desempenho;
- Obtenção, manutenção e renovação de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, incluindo os custos associados a tais medidas;
- Recuperação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais, cabendo ao poder concedente o risco decorrente da remediação de passivos existentes identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção;
- Não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se a variação decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas instalações portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado;
- Variações de taxas de câmbio que afetem os custos da concessionária;
- Atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou investimentos adicionais decorrentes de hipóteses de caso fortuito e força maior que, em condições normais de mercado, possam ser caracterizadas como evento segurável; e
- Eventuais passivos dos Contratos de Uso transferidos à Concessionária nos termos do Anexo 7.

5.79. Da mesma forma que nos arrendamentos portuários, os riscos relacionados à implantação do negócio, bem como à demanda e variações de taxa de câmbio, 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.

5.80. No caso de passivos conhecidos, a concessionária terá até 12 (doze) meses para identificar passivos em relação aos quais a responsabilidade passa a ser atribuída ao poder concedente.

5.81. Quanto a responsabilidade relativa a caso fortuito ou força maior, destaca-se a premissa de que a concessionária é responsável pela contratação de seguros disponíveis para essas situações. A Concessionária apenas se exime de responsabilidade no caso de evento não segurável.

5.82. Quanto à Infraestrutura de Acesso Aquaviário, a alocação de riscos de projeto deve ser interpretado de forma extensiva. Os documentos técnicos utilizados para o dimensionamento das intervenções na Infraestrutura de Acesso Aquaviário possuem nível conceitual e, caberá à Concessionária detalhar suas propostas no âmbito do Plano Básico Ambiental (PBI). Os mecanismos de revisão

tarifária atinentes à Infraestrutura de Acesso Aquaviário visam a minimizar riscos de desequilíbrio contratual, como ocorre nas hipóteses de criação, extinção ou alteração de tributos, superveniência de jurisprudência tributária vinculante ou variação cambial. A minuta de contrato ainda faz ressalvas à obrigatoriedade de que tais situações sejam invocadas somente caso impactem nos custos.

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

- Custos relativos a obras novas requeridas, aprovadas ou que não tiveram óbice pelo Poder Concedente, não previstas originalmente no PBI;
- 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;
- Vícios ocultos em Bens Reversíveis transferidos à Concessionária pelo Poder Concedente, desde que tenham sido identificados em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção;
- Criação, extinção ou alteração de tributos, encargos legais ou de regulação tributária (excetuada a legislação dos impostos sobre a renda), ou, ainda, superveniência de jurisprudência tributária vinculante, que tenham impacto direto e comprovado nas Receitas Tarifárias ou no que impacte os custos operacionais da Infraestrutura de Acesso Aquaviário;
- Modificação promovida pelo Poder Concedente nos Parâmetros da Concessão, que cause impacto direto e comprovado nas receitas e despesas da Concessionária;
- Determinação à Concessionária para a incorporação de novas tecnologias prescindíveis para o alcance dos Indicadores de Desempenho, causando impacto direto e comprovado nas receitas e despesas da Concessionária;
- Risco decorrente da remoção do casco soçobrado do navio Pallas, no que ultrapassar o montante de R\$ 19.881.804 (dezenove milhões, oitocentos e oitenta e um mil, oitocentos e quatro reais).
- Risco decorrente de variação de câmbio, exclusivamente no que impacte os custos operacionais da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, hipótese que somente poderá ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro contratual em procedimento de revisão tarifária, nos termos da Resolução Normativa ANTAQ nº 32/2019.

5.84. Caso o poder concedente identifique a necessidade de novas obras, assim como incorporação de tecnologias prescindíveis para o alcance dos parâmetros de desempenho, poderá solicitá-las à concessionária. Nesse caso, os custos não serão de responsabilidade do parceiro privado.

5.85. Quanto a emissão de licenças, apesar da regra ser a responsabilidade da concessionária, caso sejam ultrapassados os prazos máximos previstos pelas autoridades competentes, o poder concedente assumirá a responsabilidade.

5.86. No intuito de compartilhar o risco do negócio quanto a tributos com impacto nas receitas tarifárias ou nos custos operacionais da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, o risco de criação, extinção ou alteração desses tributos foi atribuído ao poder concedente.

5.87. Destaca-se a inclusão de regra relativa à remoção do casco soçobrado do navio Pallas. Nos estudos de viabilidade, os custos relativos às intervenções necessárias para o saneamento dessa situação foram calculados e contabilizados no fluxo de caixa do empreendimento. Desse modo, o poder concedente responsabiliza-se somente em relação ao valor que porventura ultrapassar o montante calculado, indicado na minuta de contrato.

5.88. Por fim, atribuiu-se ao poder concedente riscos decorrentes de variação de câmbio, exclusivamente no que impacte os custos operacionais da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. Essa previsão decorre, precipuamente, da necessidade de alocar o risco cambial que afete custos e despesas relacionadas às Infraestruturas de Acesso Aquaviário a quem tem maior capacidade de gerenciar o risco. Nesse sentido, verifica-se que os custos relacionados a essas infraestruturas são, em sua maioria, dolarizados. Cita-se, por exemplo, os contratos de dragagem que são precificados em dólar. Deve-se atentar, ainda, ao fato de que os custos de dragagem de manutenção são a principal linha de OPEX relacionada a essas infraestruturas. Ao mesmo tempo, não foram previstos mecanismos sofisticados de compartilhamento de risco cambial, como, por exemplo, o custo de *hedge* imputado já nas tarifas ou mecanismo de banda de variação com compartilhamento via descontos da contribuição fixa. Portanto, caberá a revisão tarifária, nos moldes da Resolução Normativa nº 32/2019, definir as tarifas incidentes sobre as infraestruturas de acesso aquaviário, inclusive avaliando-se o impacto cambial sobre os custos e despesas associados à variação cambial e seu impacto sobre os custos e despesas dessas infraestruturas. É importante notar ainda que, nesse aspecto, a alocação de riscos encontra-se harmônica para com a regulação tarifária aplicável ao caso da concessão do Porto, uma vez que segue os ditames da referida Resolução.

5.89. Além desse ponto, deve-se ressaltar que foram incluídas nos riscos alocados ao poder concedente as alterações tributárias que tenham impactos direto sobre a receita tarifária ou que impactem os custos operacionais das infraestruturas de acesso aquaviário. Do ponto de vista regulatório, deve-se fazer distinção entre as receitas advindas da prestação dos serviços portuários (movimentação e armazenagem de cargas) e as advindas da exploração das infraestruturas de acesso aquaviário. No primeiro caso, trata-se de definição de preço livre pela concessionária, observadas as regras e os parâmetros regulatórios dispostos na lei e nas resoluções da ANTAQ. Aqui, a concessionária detém capacidade de repassar os aumentos de custos ou as reduções de receitas ao preço, não havendo que se falar em risco alocável ao poder concedente, uma vez que a própria concessionária tem capacidade de gerenciar sua receita e seus custos, nesse ponto. Noutro giro, as receitas tarifárias, advindas da exploração das infraestruturas de acesso aquaviário, sofrem restrições tarifárias, qual sejam, processos de revisão e reajuste periódicos e atrelados a análise do regulador. Dessa forma, as alterações tributárias que afetem custos ou a receita tarifária devem ser alocados ao poder concedente, uma vez que é durante o processo de revisão tarifária que essas alterações serão refletidas na precificação da tabela 1. Portanto, nesse segundo caso, a cláusula aloca o risco de alterações tributárias que impactem a receita tarifária e os custos operacionais atrelados às infraestruturas de canal aquaviário ao poder concedente.

Equilíbrio Econômico-Financeiro

5.90. 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.

Reajuste e Revisão Tarifária

5.91. Os aspectos atinentes ao reajuste e a revisão tarifária são tratados pela regulação da ANTAQ através da Resolução Normativa nº 32/2019. Do ponto de vista contratual, os procedimentos para ambos institutos foram definidos tanto na minuta de contrato de concessão quanto no Anexo 3 - Tarifas e Preços.

5.92. Inicialmente, devem-se fazer considerações acerca das restrições tarifárias impostas pela minuta de contrato e pelo anexo 3. O modelo de concessão vislumbrado para o Porto Organizado de Itajaí, conforme descrito no PEP e no próprio contrato, prevê a operação direta da operação portuária de movimentação e armazenagem de cargas, ou seja, da operação de contêineres na área do Porto Organizado. Nesse ponto, a exploração do ativo demanda as mesmas regras de um terminal portuário de contêineres, uma vez que essa é a vocação primordial do Porto. Assim, no anexo 3, foram definidas as regras de prestação de serviços portuários, bem como de seus serviços acessórios, estabelecendo a cobrança de preços livres acordados entre as partes. Adicionalmente, estabeleceu-se que, para a exploração dessa atividade, o Concessionário deverá observar os parâmetros regulatórios definidos na Resolução Normativa nº 34, de 19 de agosto de 2019.

5.93. Noutro giro, a concessão do Porto Organizado de Itajaí tem em seu escopo, também, a ampliação, manutenção e exploração das infraestruturas de acesso aquaviário, o que, do ponto de vista regulatório, demanda uma regulação mais direta sobre os mecanismos de reajuste e revisão tarifária. Assim, o anexo 3 traz previsão de que os dois institutos incidentes sobre a tabela 1 sejam aplicados conforme os procedimentos da Resolução Normativa nº 32/2019. Adicionalmente, incluiu-se previsão, em linha com o disposto na referida resolução, acerca da necessidade de, nos procedimentos de revisão tarifária, a concessionária demonstrar que os custos e despesas atendem a condições equitativas e compatíveis com as práticas de mercado, a fim de demonstrar a gestão prudentes sobre esses custos e despesas alocados às infraestruturas de acesso aquaviário.

5.94. Cabe, ainda, fazer distinção acerca do modelo de regulação tarifária aplicado a outros casos de desestatização de portos no Brasil e, especificamente, ao caso da CODESA. Como reiterado ao longo dessa Nota Técnica, o modelo de concessão proposto visa a aproximação para com os demais modelos no que foi possível, buscando, também, o correto olhar acerca das características do caso concreto em análise. Assim, vislumbrou-se para a concessão do Porto Organizado de Itajaí uma regulação tarifária distinta.

5.95. Na análise dos riscos e benefícios da regulação da tabela 1, verificou-se que a concessão do Porto Organizado de Itajaí demanda um olhar sobre os aspectos de concorrência e regulação das hipóteses de desalinhamento e abuso econômico na exploração das infraestruturas de acesso aquaviário por parte da futura concessionária. Nesse sentido, entende-se que o estabelecimento de regulação por tarifa teto (*price cap*), traz maior controle sobre a política tarifária da concessionária, evitando que a discriminação de preços, no conceito econômico do termo, leve a uma situação de conflito de interesse no bojo da operação da concessionária no que diz respeito à exploração das atividades ligadas à movimentação e armazenamento de cargas. Ainda, deve-se frisar que mais de 98% da carga movimentada no Complexo Portuário, atualmente, é containerizada, tendo-se dois grandes *players* na exploração da movimentação de contêineres.

5.96. Importante salientar que o *revenue cap* tem como maior benefício a maior flexibilidade da alocação da infraestrutura de acesso aquaviário, gerando benefícios para ativos com grau de ociosidade em determinados períodos e concentração das operações em outros. Assim, a flexibilidade na cobrança das tarifas é capaz de gerar uma melhor alocação das infraestruturas. Por exemplo, no caso da concessão da CODESA, temos uma diversidade de cargas e de diferentes requisitos operacionais pelas embarcações. Ou seja, a própria dinâmica da movimentação, com diferenças tanto no perfil de cargas quanto das embarcações, onde a regulação mais flexível pode trazer benefícios diretos a boa utilização do canal de acesso. Já na concessão do Porto Organizado de Itajaí temos, praticamente, uma monocarga, com perfis de embarcações muito parecidos, também. Assim, ao invés do *revenue cap* (regulação aplicável à CODESA), buscou-se uma regulação mais alinhada, qual seja, o Teto Tarifário.

5.97. Adicionalmente, no caso concreto, buscou-se avaliar as condições do estuário do Rio Itajaí-Açu, do ponto de vista variabilidade dos custos relacionados à manutenção das infraestruturas de acesso aquaviário. Nesse ponto, verificou-se que, no caso do Rio Itajaí-Açu, existe uma grande variabilidade no que tange os custos do canal de acesso, podendo-se citar aspectos relacionados a própria sedimentação, como aspectos econômicos, como o impacto da variação do dólar na precificação dos custos com dragagem, por exemplo. Adicionalmente, deve-se salientar que, dentre os investimentos mínimos obrigatórios, a concessionária deverá realizar o aprofundamento do canal de acesso e das bacias de evolução, dentre outros, que tendem a alterar a dinâmica de custos ligados ao canal de acesso. Assim, além da busca pela eficiência da concessionária, deve-se sopesar os aspectos técnicos e econômicos relacionados aos custos da manutenção.

5.98. Nesse tocante, dada a necessidade de maior atenção quanto aos custos, a lógica das revisões foi definida a fim de manter os mecanismos da Resolução Normativa nº 32/2019. Assim, diferentemente do aplicado à concessão da CODESA, não foram considerados na revisão tarifária o Fator Q e Fator X. No que diz respeito ao Fator X, entende-se que o processo de revisão tarifária, baseada em custos, já permite algum grau de compartilhamento de ganhos/perdas de produtividade para com os usuários. Quanto ao Fator Q, ressalta-se que os indicadores de desempenho da concessão continuam a ser regularmente aferidos, tendo impacto, no entanto, sobre as penalidades aplicáveis à concessionária em caso de descumprimento contratual.

5.99. Deve-se compreender ainda, que os procedimentos de revisão tarifária estão alinhados com os demais dispositivos contratuais que versam acerca das infraestruturas de acesso aquaviário e sua exploração. Cita-se, por exemplo, a necessidade de constituição de subsidiária integral para a exploração dessas infraestruturas, a fim de segregar contabilmente os custos e despesas alocados, além da publicação dos demonstrativos financeiros. Ainda, o PEP traz regras específicas para a exploração das infraestruturas de acesso aquaviário. Portanto, entende-se que a regulação proposta encontra-se harmonizada com os demais quesitos contratuais, trazendo segurança para sua aplicação.

5.100. Quanto a definição inicial da tarifa da tabela 1, essa foi calculada no âmbito dos estudos e com metodologia baseada em custos e investimentos, a semelhança do disposto na Resolução Normativa nº 32/2019.

5.101. Além dos aspectos de regulação aqui definidos, cabe ressaltar que a revisão tarifária pode ser objeto da proposta apoiada. Portanto, além dos aspectos relacionados a relação regulador x regulado, com imposição de regulação, a proposta apoiada, como mecanismo de flexibilização regulatória, tem o condão de trazer inovação e maior eficiência a política tarifária aplicável, dada a assimetria de informações natural que existe entre regulador e regulados. Portanto, entende-se que a proposta apoiada é importante instrumento no que diz respeito à exploração eficiente das infraestruturas de acesso aquaviário.

5.102. Merece destaque, também, o alinhamento de interesses que a regulação promove ao manter a infraestrutura de acesso

aquaviário conjuntamente da exploração da movimentação e armazenagem de cargas. Do ponto de vista de incentivos, o fato de a exploração da movimentação portuária depender, fundamentalmente, das boas condições das infraestruturas de acesso aquaviário alinha os objetivos da regulação, uma vez que existem fortes incentivos para que a concessionária mantenha as infraestruturas nas condições ideais para as operações.

5.103. Quanto às demais tarifas dispostas na Resolução Normativa nº 32/2019, verifica-se que nenhuma delas, à exceção da tabela 1, aplica-se ao caso concreto, uma vez que o modelo de concessão operacional vislumbrado abarca a remuneração dos investimentos e das atividades de serviços portuários através do preço praticado pela concessionária na exploração dos serviços de armazenamento e movimentação de cargas. Assim, não há que se falar em incidência de outras tarifas portuárias que não a tabela 1.

Revisão dos Parâmetros da Concessão

5.104. A revisão dos parâmetros da concessão ocorrerá a cada 5 anos, contados da data de assunção. Nesse sentido, deve-se considerar que o único parâmetro da concessão passível de revisão são os Indicadores de Desempenho. No tocante ao fluxo de caixa marginal, pela forma de regulação aplicável à determinação da taxa de desconto, por exemplo, verifica-se que a regulação da ANTAQ não traz uma definição única para a taxa do fluxo de caixa marginal, sendo este estabelecido *a posteriori*. Assim, em não havendo uma taxa de desconto inicial definida no contrato, não há que se falar de revisão desse parâmetro da concessão.

5.105. Ao mesmo passo, como a regulação tarifária aplicável à concessão do Porto Organizado de Itajaí não considera fatores Q e X, não há que se considerar a revisão desses parâmetros.

Proposta Apoiada

5.106. 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 portuária ao longo do período da Concessão. No caso da concessão do Porto Organizado de Itajaí, buscou-se definir o escopo de aplicação e melhor delimitar os usuários interessados no âmbito da Proposta. Assim, dadas as especificidades da presente concessão, buscou-se restringir o escopo da aplicação da proposta apoiada às regras de tarifação, indicadores de desempenho e parâmetros técnicos operacionais da concessão e novos investimentos no que diz respeito, apenas, às Infraestruturas de Acesso Aquaviário.

5.107. A delimitação mais precisa dos usuários que poderão, juntamente com a concessionária, apresentar proposta apoiada visa trazer maior objetividade ao instituto, facilitando o processo de elaboração da proposta e, em última instância, aumentando a efetividade do instrumento contratual proposto.

5.108. Por outro lado, a delimitação do escopo, restringindo a aplicação do instituto apenas às infraestruturas de acesso aquaviário busca, sobretudo, evitar que a prestação dos serviços portuários de movimentação e armazenagem de cargas seja impactado pelo instituto, uma vez que preza-se, na operação portuária, pela liberdade do concessionário. Noutro giro, entende-se que, no que diz respeito às infraestruturas de acesso aquaviário, a proposta apoiada é importante mecanismo de flexibilização regulatória, sendo plenamente aplicável ao caso concreto. 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.

Revisão Extraordinária

5.109. 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, no caso da concessão da CODESA, a definição de impacto relevante estava atrelada a 1% da receita bruta média da concessionária. No caso concreto em análise, como já discorrido em outros tópicos dessa Nota Técnica, evitou-se utilizar o parâmetro da receita bruta para definição das regras contratuais, tendo em vista a possibilidade de verticalização e o decorrente relacionamento com partes relacionadas. Assim, buscou-se estimar, de partida, a definição do impacto relevante como um montante representativo e relacionado a receita bruta estimada da concessionária ao longo do horizonte contratual. Assim, o valor de R\$ 8.401.003,22 corresponde a 1% da receita bruta (sem receita de construção) estimada para o horizonte contratual da concessão.

5.110. 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; (iv) revisão da contribuição variável; e (v) outra forma definida de comum acordo entre Poder Concedente e a Concessionária (como, por exemplo, a utilização dos recursos da conta vinculada).

Fiscalização

5.111. Quanto à fiscalização, a minuta de contrato define aspectos relacionados à competência e a forma, esclarecendo os direitos da ANTAQ quanto ao processo de fiscalização.

Penalidades

5.112. Quanto às penalidades, sublinha-se que a Resolução nº 3274 - ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014, dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas. Adicionalmente, a Resolução nº 3259 - ANTAQ, de 30 de janeiro de 2014, dispõe sobre a fiscalização e o procedimento sancionador em matéria de competência da ANTAQ. Dessa forma, tendo em vista a existência de duas normas que tratam tanto das infrações quanto do processo sancionador, a minuta de contrato de concessão faz referência às normas e regulamentos vigentes, cujas penalidades e procedimentos sancionadores serão aplicados à **Concessionária**, "conforme disposto na regulamentação da ANTAQ".

5.113. Ao mesmo passo, o Plano de Exploração Portuária - PEP, traz critérios de dosimetria para algumas infrações contidas no Anexo 1. Assim, as minutas de contrato e a minuta de anexo 1 trazem, além da remissão às normas sancionadoras vigentes, outros aspectos relacionados a natureza da infração, sendo classificadas como "leve, média, grave e gravíssima", em acordo com o art. 35 da Resolução nº 3259/2014 - ANTAQ.

Financiamento e Acordo Tripartite

5.114. O regramento relacionado ao financiamento da concessão tem seus requisitos dispostos em cláusula própria da minuta de contrato e, também, no Anexo 6 ao contrato. Resumidamente, as regras discorrem acerca da responsabilidade pelo financiamento

necessário ao desenvolvimento das atividades do contrato, alocado exclusivamente à concessionária, sobre os direitos dos financiadores frente a concessionária - incluindo o disposto no artigo 27-A da Lei nº 8.987/1995. Dentre esses direitos, destacam-se a transferência do controle ou da administração temporária da concessionária pelos financiadores, bem como os requisitos para essas hipóteses.

5.115. Adicionalmente, é facultado aos financiadores a celebração de Acordo Tripartite, cuja minuta referencial e não vinculante está disposta no Anexo 6, e que tem por objetivo disciplinar os direitos dos financiadores frente a concessão, sendo eles: (i) adimplir as obrigações pelas quais a Concessionária estiver em mora frente ao Poder Concedente e/ou ANTAQ; (ii) assumir temporariamente a administração da Concessionária para promover sua reestruturação financeira e, posteriormente, retornar à Concessionária a execução das atividades associadas ao Contrato de Concessão- Administração Temporária; (iii) assumir o controle societário da Concessionária, mediante a consolidação da propriedade resolúvel de ações previamente transferidas em garantia, ou outra forma de garantia possível, nos termos do artigo 27-A, §3º, da Lei nº 8.987/1995, para promover a reestruturação financeira da Concessionária e assegurar a continuidade das Atividades objeto da Concessão - Assunção de Controle; (iv) nas hipóteses previstas no Acordo Tripartite, transferir os direitos da Concessionária oriundos do Contrato de Concessão a terceiro - Transferência da Concessão; e (v) exercer demais prerrogativas previstas nos Documentos do Financiamento, inclusive o vencimento antecipado da dívida e a consequente execução de garantias ofertadas pela Concessionária no âmbito dos Documentos de Financiamento.

5.116. Importante notar que a faculdade de celebração do Acordo Tripartite traz segurança jurídica às partes, uma vez que, na hipótese de sua assinatura, disciplina a forma e os procedimentos relacionados a administração temporária, a assunção do controle e a transferência da concessão, dentre outros. Assim, na eventualidade de exercício dos direitos legais dos financiadores em face da concessionária, o regramento, as etapas e os procedimentos do exercício do direito estarão previamente disciplinados.

5.117. Cumpre frisar que as regras previstas na minuta de contrato seguem em linha com as práticas adotadas para a concessão da CODESA. Quanto ao Anexo 6, foram feitos ajustes no que diz respeito ao período de exercício, uma vez que, no caso da concessão do Porto Organizado de Itajaí, os indicadores de desempenho não tem efeitos diretos sobre as receitas, não havendo que se falar em qualquer tipo de desconto na remuneração da concessionária.

Intervenção

5.118. Os procedimentos e as hipóteses relacionadas à intervenção do Poder Concedente na concessão foram disciplinadas na minuta de contrato e estão em linha com o regime aplicável aos instrumentos contratuais previstos na concessão da CODESA.

Prorrogação do Contrato de Concessão

5.119. Os requisitos para a prorrogação do contrato de concessão são disciplinados no disposto do art. 19 do Decreto nº 8.033/2013. Adicionalmente, e sem prejuízo do cumprimento dos requisitos legais e regulamentares exigíveis, 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.

Extinção do Contrato de Concessão

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

5.121. Na minuta de contrato de concessão foram adotadas como base as hipóteses referidas no dispositivo mencionado. Ademais, o detalhamento de cada hipótese seguiu o padrão constante na minuta de contrato relativa ao processo de desestatização da CODESA.

5.122. 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. Além dos casos previstos, a ocorrência de caso fortuito ou força maior que não seja de responsabilidade da concessionária poderá, também, ensejar a extinção da concessão.

Bens da Concessão e Bens Reversíveis

5.123. Os dispositivos que regem os bens da concessão e os bens reversíveis encontram-se tanto na minuta de contrato de concessão quanto em seu anexo 8. Dentre as principais cláusulas, destaca-se a definição de bens reversíveis e a previsão de que os investimentos realizados serão amortizados no prazo da concessão. Ainda, a cláusula 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.

5.124. O anexo 8, por sua vez, apresenta uma lista inicial de bens reversíveis, a obrigatoriedade de realização de inventário inicial pela concessionária, a definição das áreas da concessão e a lista de imóveis, com suas respectivas matrículas, cuja posse serão imediatas na data de assunção. Quanto a esses pontos, deve-se esclarecer que a distinção entre área da concessão e a área do porto organizado foi registrada em função dos ajustes necessários quanto à divisão a exploração das áreas não operacionais, como a marina, e o Centro Comercial Portuário, por exemplo, que, nesse momento, foram segregados da área da concessão.

5.125. Quanto à lista de matrículas com imissão de posse imediata, ressalta-se que a lista é resultado do due dilligence realizado pelo Consórcio Demarest/Exe/Mind.

Consulta aos Usuários

5.127. As regras de Consulta aos Usuários têm como finalidade induzir a efetiva cooperação e compartilhamento de informações entre concessionário e partes interessadas relevantes, promovendo acordos e soluções negociadas entre as partes. O procedimento traz como vantagem o aumento do número de partes interessadas que exercem controle social das atividades da concessionária em relação à composição do CAP em temas da gestão do porto organizado que geram externalidades.

5.128. O escopo mínimo do procedimento de Consulta aos Usuários consiste em: (i) modificações e atualizações de propostas previstas no PEP; (ii) elaboração, alteração ou atualização do PDZ; (ii) elaboração, alteração ou atualização do REP; e (iv) elaboração e atualização do PRSC.

5.129. 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.

Comitê de Resolução de Disputas

5.130. Em linha com as demais iniciativas do Governo Federal no tocante à desestatização das Autoridades Portuárias brasileiras, manteve-se, no caso concreto, as regras relativas ao Comitê de Resolução de Disputas. Entende-se que o mecanismo, no caso da concessão do Porto Organizado de Itajaí, é importante para a correta execução contratual, sendo um fórum de prevenção de desacordos e solução de divergências. Assim, aos moldes do proposto na concessão da CODESA, não se vislumbraram alterações nas regras previstas naquele instrumento contratual, sendo mantidos os mesmos procedimentos.

Arbitragem

5.131. Quanto às disposições relacionadas a Arbitragem, buscou-se, mais uma vez, um alinhamento para com as regras, hipóteses e procedimentos arbitrais propostos para a desestatização da CODESA, não se vislumbrando alterações relevantes nos dispositivos contratuais.

6. CONCLUSÃO

6.1. Feitas as considerações acerca das minutas de edital e de contrato (SEI 4650855 e 4650917), entende-se que essas estão aptas, do ponto de vista legal e técnico, para análise do Poder Concedente e da ANTAQ, uma vez que as minutas de documentos jurídicos que suportam os procedimentos tendentes à desestatização do Porto Organizado de Itajaí atendem aos requisitos mínimos estabelecidos na Lei nº 12.815/2013, no Decreto nº 8.033/2013 e das leis nº 8.666/93 e nº 8.987/95, no que couber.

À consideração superior.

Brasília, 28 de setembro de 2021.

FERNANDO CORREA DOS SANTOS

Coordenador da Gerência de Estruturação de Projetos 1

GUILHERME MORES

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

THILO MARTIN ZINDEL

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

MARCELO FERREIRA NUNES

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

RÔMULO CASTELO BRANCO GOMES DE ARAÚJO

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

CONRADO DA SILVEIRA FREZZA

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

EDGARDO ERNESTO CABRERA CHAMBLAS

Assistente Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

LEONARDO TAKEI KAWATA

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

VINÍCIUS LUCIANO TOLEDO DOS SANTOS

Assessor Técnico da Gerência de Estruturação de Projetos 1

FERNANDO DE CASTILHO

Gerente de Estruturação de Projetos 1

[1] A avaliação do mercado de terminais portuários dedicados à contêineres no Estado de Santa Catarina foi motivada pelo fato da operação resultar em sobreposição horizontal entre o terminal arrendado no Porto de Itajaí à APM Terminals, do grupo econômico da Maersk, e o Terminal de Uso Privado (TUP) Itapoá, que, à época, possuía participação da Aliança Navegação e Logística Ltda., subsidiária da Hamburg-Sud.

[2] Anexo do PARECER Nº 26/2017/CGAA3/SGA1/SG/CADE, de setembro/2017, que motivou a deliberação sobre o caso. Disponível

em: https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?DZ2uWeaYicbuRZEFhBt-n3BfPLlu9u7akQAh8mpB9yPUH1qOqaZnSA_AXs9glP95I9Ccv-s-aLlnYXF6ZwtsvEsoSqvOoMTWLLispAkY1JIFL4w0BTOexCf8wHJJl5pE – acesso em: 02/09/2021.

[3] Disponível em: https://conteudos.xpi.com.br/fundos-imobiliarios/relatorios/brz-infra-portos-uma-oportunidade-no-setor-de-infraestrutura/?utm_campaign=Initiation+BRZ+-+PORT&utm_content=Acesso+Bloqueado+%281%29&utm_medium=email&utm_source=EmailMarketing&utm_term=Initiation+BRZ+-+PORT – acesso em 02/09/2021.

[4] Fonte: <https://www.marineinsight.com/know-more/11-major-container-terminal-operators-in-the-world/> - acesso em: 29/07/2021.



Documento assinado eletronicamente por **Conrado da Silveira Frezza, Assessor Técnico II**, em 28/09/2021, às 18:53, 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, Coordenador(a)**, em 28/09/2021, às 18:53, 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 **Vinicius Luciano Toledo dos Santos, Assessor Técnico II**, em 28/09/2021, às 19:04, 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 **Guilherme Mores, Assessor Técnico II**, em 28/09/2021, às 19:04, 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 **Thilo Martin Zindel, Assessor Técnico I**, em 28/09/2021, às 19:05, 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 IV**, em 28/09/2021, às 19:07, 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 **Edgardo Ernesto Cabrera Chamblas, Assistente I**, em 28/09/2021, às 19:08, 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 de Castilho, Gerente**, em 28/09/2021, às 19:15, 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 **Rômulo Castelo Branco Gomes de Araújo, Assessor Técnico II**, em 29/09/2021, às 08:30, 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 **Marcelo Ferreira Nunes, Assessor Técnico IV**, em 29/09/2021, às 17:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4550628** e o código CRC **F591FF02**.



Referência: Processo nº 50840.101715/2021-06



SEI nº 4550628

Via W4 Sul, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate - Torre C 8º andar - Bairro Asa Sul
Brasília/DF, CEP 70308-200
Telefone: (61) 3426-3719 - www.epl.gov.br

UNIÃO

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

EDITAL DO LEILÃO N.º [•]/[•] – ANTAQ

CONCESSÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO AO PORTO DE PARANAGUÁ

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, autarquia especial, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (“**Lei nº 10.233/2001**”), com sede no SEP – Quadra 514 – Conjunto E – Brasília/DF, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 04.903.587/0001-08, no uso da competência que lhe foi outorgada pelo art. 6º, §2º, da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (“**Lei nº 12.815/2013**”), conforme as diretrizes estabelecidas pelo poder concedente, representado pelo **Ministério de Portos e Aeroportos**, torna públicas as condições da concessão do Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá, com vistas à sua administração e exploração da sua infraestrutura.

A presente licitação será regida pelas regras previstas neste **Edital** e em seus anexos, pela Lei nº 10.233/2001, pela Lei nº 12.815/2013, pela Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016 (“**Lei nº 13.334/2016**”), pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013 (“**Decreto nº 8.033/2013**”), pela Instrução Normativa TCU nº 81, de 20 de junho de 2018 (“**IN TCU nº 81/2018**”), pela Resolução CPPI nº 174, de 27 de abril de 2021 (“**Resolução CPPI nº 174**”) e demais normas vigentes e aplicáveis sobre a matéria. Aplicam-se subsidiariamente¹ à esta licitação o disposto nas Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011 (“**Lei nº 12.462/2011**”), Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (“**Lei nº 8.987/1995**”), e Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993 (“**Lei nº 8.666/1993**”)².

O aviso sobre este **Edital** será publicado no Diário Oficial da União. Ressalte-se que todas as publicações posteriores, relativas ao certame, serão feitas no sítio eletrônico do **Ministério de Portos e Aeroportos**, <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br>, e da **ANTAQ**, <https://www.gov.br/antag/pt-br>, com exceção da declaração da proponente vencedora, que será publicada também no Diário Oficial da União.

O Edital e os demais documentos que dele fazem parte estarão disponíveis para consulta pela Internet, a partir do dia [•], no sítio eletrônico do **Ministério de Portos e Aeroportos** e da **ANTAQ**. O instrumento convocatório também poderá ser obtido na sede da ANTAQ, localizada

¹ Com base no art. 66 da Lei nº 12.815/2013.

² A Lei nº 8.666/1993 aplica-se nos termos do disposto no artigo 191 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

no SEPN, Quadra 514, Conjunto "E", Edifício ANTAQ, Brasília, Distrito Federal, CEP 70760-545.

A presente licitação foi precedida de consulta e audiência públicas, nos termos do §1º do artigo 34-A da Lei nº 10.233/2001, do artigo 39 da Lei nº 8.666/1993 e do §3º do artigo 11 do Decreto nº 8.033/2013, para fins da concessão do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, no Estado do Paraná, devidamente divulgada no sítio eletrônico [•] e publicada no Diário Oficial da União e em jornais de grande circulação nas seguintes datas: [•]/[•]/[•] e [•]/[•]/[•], com sessão telepresencial realizada em [DATA] em [LOCAL];

SUMÁRIO

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES INICIAIS.....	4
Seção I – Definições.....	4
Seção II – Objeto	8
Seção III – Acesso ao Edital	9
Seção IV – Esclarecimentos sobre o Edital	10
Seção V – Visitas Técnicas	10
Seção VI – Impugnação ao Edital	11
Seção VII – Disposições Gerais	11
CAPÍTULO II – COMISSÃO DE LICITAÇÃO.....	14
CAPÍTULO III – PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO	15
CAPÍTULO IV – DOCUMENTAÇÃO.....	19
Seção I – Declarações.....	19
Seção II – Representantes.....	20
Subseção I – Representante Credenciado.....	20
Subseção II – Participantes Credenciados.....	21
Seção III – Proposta Econômica	21
Seção IV – Garantia da Proposta.....	24
Seção V – Habilitação	27
Subseção I – Habilitação Jurídica	28
Subseção II – Habilitação Econômico-Financeira	29
Subseção III – Habilitação Técnica.....	30
Subseção IV – Regularidade Fiscal e Trabalhista.....	32
Subseção V – Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal	33
CAPÍTULO V – ETAPAS DO LEILÃO	34
Seção I – Entrega dos Documentos.....	34
Seção II – Conteúdo e análise das Declarações, Documentos de Representação e Garantia da Proposta constantes do Volume 1	35
Seção III – Sessão Pública do Leilão	36
Seção IV – Análise dos Documentos de Habilitação	38
Seção V – Instruções gerais para interposição de recursos administrativos	39
Seção VI – Da Homologação e Adjudicação do Objeto do Leilão	40
CAPÍTULO VI – OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO	41
CAPÍTULO VII – CONTRATAÇÃO DE BANCO DEPOSITÁRIO PARA CONSTITUIÇÃO DE CONTA RETENÇÃO	43
CAPÍTULO VIII – CELEBRAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO	44
CAPÍTULO IX – CRONOGRAMA DE EVENTOS.....	45
CAPÍTULO X – PENALIDADES	46
CAPÍTULO XI – DISPOSIÇÕES FINAIS.....	47

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES INICIAIS

Seção I – Definições

1.1. Para os fins do presente **Edital** e seus anexos, sem prejuízo de outras definições estabelecidas nestes documentos, os respectivos termos e expressões, sempre que grafados em letras maiúsculas e em negrito, são assim definidos:

1.1.1. **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**: Área que abrange as aquavias, abrigos, áreas de fundeio, canais, bacias de evolução e berços de atracação, em que a **Concessionária** deverá garantir o tráfego ou a permanência dos navios-tipo nos termos do **Anexo 1**, nos limites da **Área da Concessão**;

1.1.2. **Adjudicatária**: **Proponente** vencedora do **Leilão**, a quem for adjudicado o **Objeto do Leilão**, a ser convocada para a assinatura do **Contrato de Concessão**;

1.1.3. **Administração do Porto**: Ente representado pela **APPA**, responsável pelas atividades e prerrogativas referentes à administração do **Porto Organizado**, exceto aquelas atribuídas à **Concessionária**, nos termos do **Edital** e do **Contrato de Concessão**;

1.1.4. **Anexo**: Cada um dos documentos **Anexos** a este **Edital**;

1.1.5. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)**: Autarquia sob regime especial, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

1.1.6. **Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA)**: Empresa pública criada pela Lei nº 17.895/2013, com sede e foro na cidade de Paranaguá, no Estado do Paraná, e inscrita no CNPJ sob o nº [•];

1.1.7. **Área da Concessão**: Área definida pelos polígonos cujos vértices têm as coordenadas georreferenciadas estabelecidas conforme o Item 1.5, onde o **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** está contido;

1.1.8. **Área do Porto Organizado**: Área delimitada por ato do Poder Executivo Federal, nos termos da Portaria nº 117, de 14 de setembro de 2021, do Ministério da Infraestrutura, ou outra que a substituir, que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao **Porto Organizado**;

1.1.9. **B3**: B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão, com endereço na Rua XV de Novembro, nº 275 – Centro, São Paulo/SP, CEP 01010-901, responsável pela prestação de serviços especializados de assessoria técnica e apoio operacional relativos aos procedimentos necessários à realização do **Leilão**, incluindo a análise de documentos necessários à habilitação da **Proponente** classificada em primeiro lugar;

1.1.10. **Banco Depositário**: Instituição financeira a ser contratada pela **Adjudicatária** como condição para assinatura do **Contrato de Concessão**, que será responsável por manter e operar a **Conta Retenção**, na forma prevista no **Contrato de Concessão** e no

contrato de administração de contas a ser celebrado com o **Poder Concedente** e a **Adjudicatária**;

1.1.11. **CADE**: Conselho Administrativo da Defesa Econômica;

1.1.12. **Comissão de Licitação**: Comissão que será responsável por conduzir os procedimentos relativos ao **Leilão**, além de examinar e julgar todos os documentos a ele pertinentes, a ser composta por 3 (três) membros, sendo 2 (dois) membros designados pela **ANTAQ** e 1 (um) membro indicado pelo **Poder Concedente**, e seus respectivos suplentes;

1.1.13. **Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina**: Conjunto de instalações portuárias que compreendem o **Porto Organizado** bem como as instalações autorizadas situadas em suas proximidades, que concorrem com o **Porto Organizado** pela movimentação de cargas ou que compartilham com este os acessos terrestres ou aquaviário;

1.1.14. **Concessionária**: Sociedade de propósito específico a ser constituída pela **Adjudicatária**, na forma de sociedade por ações, de acordo com as leis brasileiras e com sede e administração no Brasil, que será titular da concessão do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, nos termos do **Contrato de Concessão**;

1.1.15. **Consórcio**: Grupo de **Proponentes** participando conjuntamente do **Leilão**, todas solidariamente responsáveis pelo cumprimento integral e tempestivo das obrigações decorrentes deste **Edital**, nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis, vinculadas por meio de Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, nos moldes do **Anexo 10**;

1.1.16. **Conta Renteção**: *Escrow account* designada para operacionalização do mecanismo de retenção da receita líquida da **Concessionária** na forma indicada no **Contrato de Concessão**;

1.1.17. **Contrato de Concessão**: Contrato a ser celebrado entre o **Poder Concedente** e a **Concessionária**, na forma do **Anexo 7**;

1.1.18. **Controlada**: Sociedade na qual a **Controladora**, diretamente ou por meio de outras **Controladas**, é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, a maioria dos votos nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade; e usa efetivamente seu poder para dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da sociedade;

1.1.19. **Controladora**: Pessoa, natural ou jurídica, ou grupo de pessoas vinculadas por acordo de voto, ou sob controle comum, que: (i) é titular, direta ou indiretamente de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, a maioria dos votos nas deliberações da assembleia-geral e o poder de eleger a maioria dos administradores da companhia; e (ii) usa efetivamente seu poder para dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da companhia;

1.1.20. **CVM:** Comissão de Valores Mobiliários;

1.1.21. **Desconto sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão:** Valor percentual apresentado na **Proposta Econômica** ofertada pela **Proponente** como um dos critérios de julgamento do **Leilão**, correspondente ao deságio incidente sobre a **Tarifa de Referência Pré-Leilão**, e que não poderá ser superior ao disposto no Item 4.15.

1.1.22. **Diretor da Sessão Pública:** O diretor da **Sessão Pública do Leilão**, designado pela **B3**;

1.1.23. **Documentos de Habilitação:** Conjunto de documentos arrolados no **Edital**, que constitui o Volume 3 da Seção 1 do Capítulo V, a serem obrigatoriamente apresentados pelas **Proponentes**, destinados a comprovar sua regularidade jurídica, fiscal, trabalhista e econômico-financeira;

1.1.24. **Edital:** O presente documento, incluídos seus **Anexos**, que estipula as regras para a concessão do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, conforme as obrigações, os direitos e os encargos previstos no **Anexo 7**;

1.1.25. **Empresa de Dragagem:** Pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação, conforme requisitos dispostos no Item 4.52;

1.1.26. **Entrega dos Documentos:** Ato em que as **Proponentes** deverão apresentar, no dia indicado no Item 8 do cronograma constante no Capítulo IX, das 9h às 12h, na **B3**, os documentos exigidos neste **Edital**;

1.1.27. **FIP:** Fundos de Investimento em Participações;

1.1.28. **Garantia da Proposta:** Garantia de cumprimento das condições do **Edital** e da **Proposta Econômica**, a ser apresentada pelas **Proponentes**, nos termos do Capítulo IV, Seção IV;

1.1.29. **Grupo Econômico:** Conjunto de empresas que esteja sob controle comum, interno ou externo, de uma **Controladora** e correspondentes empresas **Controladas** por esse conjunto de empresas, incluindo subsidiárias integrais das mencionadas pessoas jurídicas;

1.1.30. **IPCA:** Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, definido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE;

1.1.31. **Leilão:** Modalidade de licitação para a outorga da concessão do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, a ser realizada na forma e nas condições descritas neste **Edital**, que selecionará **Proponente** que, por sua vez, constituirá a **Concessionária**, na forma de uma sociedade de propósito específico, que será responsável pela execução do objeto do **Contrato de Concessão**;

1.1.32. **Manual B3 de Procedimentos do Leilão:** Documento elaborado pela **B3** e validado

pela **ANTAQ**, contendo orientações, regras e modelos de documentos para os procedimentos operacionais do **Leilão**, bem como todos os demais procedimentos pertinentes à realização do certame, a ser divulgado no sítio eletrônico [•] na data indicada no Item 4 do cronograma constante no Capítulo IX;

1.1.33. **Ministério de Portos e Aeroportos**: Órgão da Administração Pública Federal Direta, responsável pela formulação e implementação de políticas públicas setoriais, que exerce papel de **Poder Concedente** do setor portuário nacional em nome da União, nos termos da Lei nº 12.815/2013, cujas competências inclui a celebração de contratos de concessão de porto organizado, como a do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**;

1.1.34. **Objeto do Leilão**: Concessão do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, com vistas à sua administração e exploração da sua infraestrutura, conforme as obrigações, os direitos e os encargos previstos no **Contrato de Concessão**, na forma do **Anexo 7**;

1.1.35. **Participante Credenciado**: Sociedade corretora habilitada pelo Banco Central do Brasil e pela **CVM**, devidamente autorizada a operar na **B3** e contratada pela **Proponente** para representá-la em todos os atos relacionados ao **Leilão** junto à **B3**;

1.1.36. **PGFN**: Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional;

1.1.37. **Plano Básico de Implantação (PBI)**: Plano proposto pela **Concessionária** como condição para assinatura do **Contrato de Concessão**, que tem por finalidade contemplar as obras, serviços, e todos os demais investimentos e ações necessárias para o alcance das metas de dimensionamento dos investimentos obrigatórios mínimos, dos investimentos obrigatórios mínimos taxativos e das metas de nível de serviço dispostos no **Anexo 1** do **Contrato de Concessão**, com as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pela **Concessionária**, com vistas ao atendimento das **Atividades**, dos **Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura** e do **Anexo 1** do **Contrato de Concessão**;

1.1.38. **Poder Concedente**: A **União**, pessoa jurídica de direito público interno, com sede em Brasília, Distrito Federal, por intermédio do **Ministério de Portos e Aeroportos**, responsável por definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios e dos respectivos instrumentos convocatórios da **Concessão** do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**;

1.1.39. **Porto Organizado**: Porto Organizado de Paranaguá, bem público cuja gestão é exercida pela **APPA**, construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, considerando os termos do **Edital** e do **Contrato de Concessão**;

1.1.40. **Proponente**: Participante do **Leilão**, atuando individualmente ou como membro de **Consórcio**, nos termos do Capítulo III;

1.1.41. **Proponente Classificada**: **Proponente** cuja **Proposta Econômica** ofertada atenda

à totalidade das exigências estabelecidas na legislação e regulamentação aplicáveis e esteja submetida às condições e aos termos previstos neste **Edital**;

1.1.42. **Proposta Econômica:** Proposta apresentada pela **Proponente** no âmbito do **Leilão**, que deverá conter o valor de **Desconto sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão** e o **Valor de Outorga**, e deverá atender às exigências previstas neste **Edital**;

1.1.43. **Representantes Credenciados:** Pessoas físicas autorizadas a representar as **Proponentes** em todos os documentos e atos relacionados ao **Leilão**;

1.1.44. **RFB:** Receita Federal do Brasil;

1.1.45. **Sessão Pública do Leilão:** Sessão pública presencial para abertura e classificação das **Propostas Econômicas** entregues pelas **Proponentes**, bem como para a etapa de viva-voz, se aplicável;

1.1.46. **SUSEP:** Superintendência de Seguros Privados;

1.1.47. **Tabela I:** Agrupamento específico de tarifas que têm a função de remunerar a prestação de serviços pela **Concessionária** aos usuários do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, integrante da estrutura tarifária do referido porto, denominado como Infraestrutura de Acesso Aquaviário, conforme conceitos dispostos na Resolução ANTAQ nº 61, de 30 de novembro de 2021, ou norma que vier a substituí-la;

1.1.48. **Tarifa de referência Pré-Leilão:** Valor de referência da **Tabela I** para o **Leilão**, expresso em Reais (R\$), em 2 (duas) casas decimais;

1.1.49. **TCU:** Tribunal de Contas da União; e

1.1.50. **Valor de Outorga:** valor apresentado na **Proposta Econômica** ofertada pela **Proponente** como um dos critérios de julgamento do **Leilão**, nos termos deste Edital, expresso em Reais (R\$), em 2 (duas) casas decimais.

1.2. Exceto quando o contexto não permitir tal interpretação, as definições do **Edital** serão igualmente aplicadas em suas formas singular e plural.

1.3. Na contagem dos prazos estabelecidos neste **Edital** e seus anexos, observar-se-á o que se segue: (i) excluir-se-á o dia de início e incluir-se-á o do vencimento; (ii) os prazos somente serão iniciados e vencidos em dias de expediente no escritório da **ANTAQ** localizado em Brasília; e (iii) os horários previstos neste **Edital** se referem ao horário oficial de Brasília.

1.3.1. Como regra, os prazos estabelecidos neste **Edital** contam-se em dias corridos. Os prazos serão contados em dias úteis apenas quando assim expressamente indicado neste **Edital**.

Seção II – Objeto

1.4. O objeto deste **Edital** é a concessão do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, com

vistas à sua administração e exploração da sua infraestrutura, nos termos deste **Edital**, do **Contrato de Concessão** e em seus respectivos **Anexos**.

1.5. A **Área da Concessão** corresponde à área molhada definida pelos polígonos cujos vértices têm as coordenadas georreferenciadas definidas conforme a Subcláusula 3.1 do **Contrato de Concessão**.

1.6. Constituem parte integrante deste **Edital** os seguintes anexos:

1.6.1. **Anexo 1 – Manual B3 de Procedimentos do Leilão**, a ser divulgado no sítio eletrônico [•] na data indicada no Item 4 do cronograma constante no Capítulo IX;

1.6.2. **Anexo 2 – Modelo de Declaração de Inexistência de Documento Estrangeiro Equivalente**;

1.6.3. **Anexo 3 – Modelo de Proposta Econômica**;

1.6.4. **Anexo 4 – Modelo de Declaração de Ciência dos Termos do Edital e Ausência de Impedimento de Participação no Leilão**;

1.6.5. **Anexo 5 – Modelo de Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal**;

1.6.6. **Anexo 6 – Modelo de Declaração de Submissão à Legislação Brasileira**;

1.6.7. **Anexo 7 – Minuta do Contrato de Concessão**;

1.6.8. **Anexo 8 – Modelo de Atestado de Visita Técnica**;

1.6.9. **Anexo 9 – Modelo de Declaração de Pleno Conhecimento**;

1.6.10. **Anexo 10 – Instruções para Formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico**;

1.6.11. **Anexo 11 – Modelo de Declaração de Atendimento às Prerrogativas Legais de Desempate**;

1.6.12. **Anexo 12 – Modelo de Ratificação da Proposta pela Concessão**; e

1.6.13. **Anexo 13 – Requisitos do Plano Básico de Implantação (PBI)**.

1.7. Em caso de conflito ou inconsistência entre qualquer disposição deste **Edital** e de qualquer um dos anexos, que não possam ser solucionados pelo contexto em que são utilizados, a **Comissão de Licitação** decidirá a respeito com base nas disposições do **Edital**.

Seção III – Acesso ao Edital

1.8. O **Edital** da presente licitação, seus anexos, bem como todas as informações sobre a

concessão do **Porto Organizado** poderão ser obtidos no sítio eletrônico da **ANTAQ**, [•], e do **Ministério de Portos e Aeroportos**, [•].

1.9. Os interessados deverão obter o **Edital** pelo meio acima especificado, para garantia da autenticidade dos textos e de que estão em seu poder todos os documentos e anexos que compõem o **Edital**.

1.10. A **ANTAQ** não se responsabiliza pelo texto e anexos de editais obtidos ou conhecidos de forma ou em locais diversos do indicado neste **Edital**.

Seção IV – Esclarecimentos sobre o Edital

1.11. A **Comissão de Licitação** poderá prestar esclarecimentos sobre o **Edital**, de ofício ou a requerimento de quaisquer interessados, sendo que tais esclarecimentos vincularão a interpretação de suas regras.

1.12. Os pedidos de esclarecimento deverão ser apresentados até o 15º (décimo quinto) dia anterior à data da **Entrega dos Documentos**, por meio de e-mail enviado ao seguinte endereço eletrônico da **ANTAQ**, [•].

1.12.1. Os pedidos de esclarecimento serão considerados entregues na data de seu recebimento, exceto se recebidos após as 18h, hipótese em que serão considerados recebidos no dia útil imediatamente posterior.

1.12.2. O encaminhamento poderá ser realizado por meio eletrônico, no sítio da **ANTAQ** em link que será disponibilizado.

1.13. Todas as respostas da **Comissão de Licitação** aos pedidos de esclarecimento realizados nos termos do Item anterior serão compiladas e disponibilizadas até o 2º (segundo) dia anterior à data da **Entrega dos Documentos**, passando a integrar o procedimento licitatório.

Seção V – Visitas Técnicas

1.14. Os interessados poderão realizar até [•] ([•]) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do **Contrato de Concessão**, ocasião em que as **Proponentes** poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sísmicas rasas, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudiquem a operação portuária existente, bem como sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes.

1.15. Os interessados poderão indicar até 6 (seis) representantes para participar das visitas técnicas.

1.16. Em caso de crise sanitária, as **Proponentes** deverão seguir as orientações emitidas pela **APPA** com o objetivo de garantir a segurança da visita.

1.17. A participação na visita técnica é facultativa.

1.18. A **Proponente** deverá apresentar em seus **Documentos de Habilitação** declaração emitida nos moldes do **Anexo 8** ou do **Anexo 9**, conforme aplicável, declarando que tem pleno conhecimento da área, infraestrutura e instalações públicas objeto do **Contrato de Concessão**, assim como das condições que possam afetar sua execução, dos acessos à área, dos materiais e equipamentos a serem utilizados, bem como das demais informações necessárias à consecução do objeto do **Contrato de Concessão**, sendo de sua responsabilidade a ocorrência de eventuais prejuízos em virtude de sua omissão na verificação do objeto.

1.19. As visitas técnicas deverão ser agendadas com a **Administração do Porto**, por meio do responsável [•], estabelecido na [•], e-mail: [•], e serão acompanhadas pela **ANTAQ**.

Seção VI – Impugnação ao Edital

1.20. Eventual impugnação ao presente **Edital** deverá ser encaminhada à **Comissão de Licitação**, para o e-mail [•], com até 5 (cinco) dias úteis de antecedência à data de abertura das **Propostas Econômicas**.

1.20.1. A impugnação deverá ser acompanhada de cópia do documento de identidade do seu signatário, quando feita por pessoa física, ou de prova dos poderes de representação legal, quando feita por pessoa jurídica

1.20.2. As impugnações encaminhadas via correio eletrônico serão consideradas como protocoladas na data de seu recebimento, exceto se recebidos após as 18h, hipótese em que serão consideradas protocoladas no dia útil imediatamente posterior.

1.21. A impugnação ao **Edital** deverá ser dirigida ao presidente da **Comissão de Licitação**.

1.21.1. O protocolo de impugnação não impedirá a participação do interessado no **Leilão**.

1.22. A **Comissão de Licitação** deverá julgar e responder às eventuais impugnações na forma do artigo 45 da Lei nº 12.462/2011.

1.22.1. O parecer da **Comissão de Licitação** favorável à impugnação somente alterará a data para recebimento dos envelopes quando a alteração promovida no **Edital** afetar substancialmente as condições de oferta da **Garantia da Proposta**, de elaboração da **Proposta Econômica** ou de apresentação dos **Documentos de Habilitação** exigidos.

1.22.2. As respostas aos pedidos de impugnação serão publicadas nos sítios eletrônicos do **Ministério de Portos e Aeroportos** e da **ANTAQ**, no prazo definido pelo cronograma do Capítulo IX.

Seção VII – Disposições Gerais

1.23. Todos os documentos da licitação, bem como a correspondência trocada entre as

Proponentes e a **Comissão de Licitação**, deverão ser redigidos em língua portuguesa, sendo toda a documentação consultada e interpretada de acordo com este idioma.

1.23.1. Toda a documentação apresentada pelas **Proponentes** deverá estar em vigor na data de **Entrega dos Documentos**, indicada no Item 8 do cronograma constante no Capítulo IX.

1.24. Não serão considerados, para avaliação e julgamento das propostas, os documentos de origem estrangeira apresentados em outras línguas sem (i) a autenticação dos respectivos consulados brasileiros, e (ii) a tradução juramentada para a língua portuguesa, bem como aqueles que forem apresentados em desacordo com as exigências da legislação vigente no que tange aos requisitos necessários à confirmação de sua validade jurídica.

1.24.1. Para empresas dos países signatários da Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Estrangeiros, firmada pela República Federativa do Brasil, em 5 de outubro de 1961, e promulgada pelo Decreto nº 8.660, de 29 de janeiro de 2016, não haverá a exigência de legalização diplomática ou consular de documentos públicos estrangeiros, desde que observado e atendido o disposto na referida convenção.

1.24.2. A documentação de **Proponente** estrangeira que tenha origem em país signatário da Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Públicos Estrangeiros será dispensada do processo de legalização previsto no Item 1.24.1, desde que conste a aposição da apostila a que se refere o texto da convenção promulgada pelo Decreto nº 8.660, de 29.01.2016 ("**Decreto nº 8.660/2016**"), acompanhada de tradução para a língua portuguesa, realizada por tradutor juramentado matriculado em qualquer das juntas comerciais do Brasil.

1.25. Os documentos redigidos em língua estrangeira deverão ser autenticados junto às Repartições Consulares do Ministério das Relações Exteriores e traduzidos por tradutor juramentado.

1.26. Os documentos deverão ser apresentados conforme os modelos constantes do **Edital**, quando houver.

1.27. Todas as referências de horário do presente **Edital** referem-se ao horário oficial de Brasília.

1.28. Na hipótese de ocorrência de fatos supervenientes à publicação do **Edital** que possam vir a retardar ou de alguma forma prejudicar o andamento do processo de concessão do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, ficará facultada a sua revisão pela **ANTAQ**.

1.29. As alterações no **Edital** referentes às datas de **Entrega dos Documentos** ou da **Sessão Pública do Leilão**, bem como outras condições que afetem materialmente a formulação das **Propostas Econômicas**, serão divulgadas no Diário Oficial da União e nos sítios do **Ministério de Portos e Aeroportos** e da **ANTAQ**.

1.29.1. As alterações que não se enquadrarem no disposto do Item 1.29 serão publicadas

apenas nos sítios eletrônicos do **Ministério de Portos e Aeroportos** e da **ANTAQ**.

1.30. A participação no **Leilão** implica a integral e incondicional aceitação de todos os termos, disposições e condições do **Edital** e de seus **Anexos**, bem como das demais normas aplicáveis ao **Leilão**.

1.31. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** objeto da **Concessão** e à sua exploração, disponibilizados no sítio da **ANTAQ**, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o **Poder Concedente** perante as **Proponentes** ou perante a futura **Concessionária**.

1.32. As **Proponentes** são responsáveis pela análise direta das condições do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá** e de todos os dados e informações sobre a exploração da **Concessão**, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao **Leilão** e à **Concessão**, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.

CAPÍTULO II – COMISSÃO DE LICITAÇÃO

2.1. O **Leilão** será julgado pela **Comissão de Licitação**, cabendo-lhe conduzir os trabalhos necessários à sua realização.

2.2. A **Comissão de Licitação** poderá solicitar informações de quaisquer órgãos e entidades envolvidos nesta licitação, bem como de todos aqueles integrantes da Administração Pública Federal.

2.3. Além das prerrogativas que decorrem implicitamente da sua função legal, a **Comissão de Licitação** poderá:

2.3.1. solicitar às **Proponentes**, a qualquer momento, esclarecimentos sobre os documentos por elas apresentados, bem como adotar critérios de saneamento de falhas de caráter formal no curso do **Leilão**, vedada a inclusão posterior de documento que deveria constar originariamente dos documentos apresentados pelas **Proponentes**;

2.3.2. promover diligência e pedir informações complementares para esclarecer o conteúdo e confirmar a autenticidade das informações contidas nos documentos, ou complementar a instrução do **Leilão**; e

2.3.3. prorrogar os prazos de que trata o **Edital** em caso de interesse público, caso fortuito ou força maior, sem que caiba direito de indenização ou reembolso de custos e despesas a qualquer título e seja a que tempo for.

2.4. A recusa em fornecer esclarecimentos e documentos ou em cumprir as exigências solicitadas pela **Comissão de Licitação**, nos prazos por ela determinados e de acordo com os termos deste **Edital**, poderá ensejar a desclassificação da **Proponente** e a execução da respectiva **Garantia da Proposta**, na forma prevista neste **Edital**.

CAPÍTULO III – PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO

3.1. Poderão participar do **Leilão**, nos termos deste **Edital**, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, incluindo instituições financeiras, bem como **FIPs** e entidades de previdência complementar.

3.1.1. A participação no Leilão poderá ocorrer isoladamente ou em Consórcio, observados os requisitos de habilitação técnica estabelecidos no Item 4.52, bem como as demais disposições deste Edital.

3.2. Serão aplicáveis as seguintes regras para **FIPs**:

3.2.1. As entidades administradora e gestora dos fundos, ou qualquer outra que exerça influência relevante, serão consideradas como **Proponentes** para a aplicação dos limites de participação previstos no presente **Edital**;

3.2.2. Os quotistas que tiverem participação igual ou superior a 20% (vinte por cento) no **FIP** serão considerados como **Proponentes** para aplicação dos limites de participação previstos no presente **Edital**.

3.3. Os **Documentos de Habilitação** equivalentes, de **Proponentes** estrangeiras, devem ser apresentados de forma a possibilitar a análise acerca da sua validade e exigibilidade, observado o disposto no Item 1.25 deste **Edital**.

3.3.1. Na hipótese da inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste **Edital** ou de órgão(s) no país de origem que os autentique(m), deverá ser apresentada declaração conforme o modelo do **Anexo 2**, informando tal fato, sob as penas da lei, firmada pela **Proponente**.

3.3.1.1. A declaração prevista no Item 3.5.1. deverá ser emitida por instituição de direito público ou por notário de direito público, devidamente reconhecida pela autoridade consular brasileira do país de origem, e traduzida por tradutor juramentado.

3.3.2. A **Proponente** estrangeira, que participe isoladamente ou em **Consórcio**, deverá apresentar também, juntamente com os documentos do Volume 1, a declaração de que, para participar do presente **Leilão**, submeter-se-á à legislação da República Federativa do Brasil e de que renuncia ao direito de realizar eventual reclamação por via diplomática, conforme **Anexo 6**.

3.3.3. As **Proponentes** estrangeiras responderão civil, administrativa e penalmente pela veracidade das declarações a que se referem os Itens 3.5.1 e 3.5.2.

3.3.4. Considera-se representante legal das **Proponentes** pessoas jurídicas estrangeiras a pessoa legalmente credenciada e domiciliada no Brasil, com poderes expressos, mediante procuração por instrumento público ou particular, com firma reconhecida como verdadeira por notário ou outra entidade de acordo com a legislação aplicável aos

documentos, para receber citação e responder administrativa e judicialmente no Brasil, bem como para representá-la em todas as fases do processo, observado o disposto no Item 1.25, condições essas que deverão estar expressamente indicadas em seus documentos de habilitação jurídica.

3.3.4.1. A procuração deverá ser emitida na língua oficial do país de origem da **Proponente**, devidamente consularizada, observado o disposto no Item 1.24.1, com tradução juramentada e registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos.

3.4. Será permitida a participação de **Proponentes** em **Consórcio**, devendo ser observadas as seguintes regras, sem prejuízo de outras existentes neste **Edital**:

3.4.1. Na formação e organização dos **Consórcios**, as **Proponentes** deverão observar o disposto nesta seção e na legislação aplicável;

3.4.2. No Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, de que dispõe o Item 4.49.6, deverá constar, obrigatoriamente, cláusula de responsabilidade solidária das consorciadas;

3.4.3. Cada consorciada deverá atender, individualmente, às exigências relativas à regularidade jurídica, fiscal, trabalhista e à habilitação econômico-financeira contidas do Capítulo IV, Seção V, bem como apresentar, individualmente, as declarações contidas no Capítulo IV, Seção I;

3.4.4. A **Empresa de Dragagem**, caso seja membro do **Consórcio**, deverá deter pelo menos 15% (quinze por cento) de participação.

3.4.4.1. Na hipótese do Item 3.6.4, não será exigido prazo mínimo de relação societária entre a **Controladora** ou subsidiária integral da pessoa jurídica operadora ou de sua **Controladora** e a **Empresa Dragagem**, devendo esta última atender ao requisito previsto no Item 4.49.1.

3.4.5. Nenhuma **Proponente** poderá participar de mais de um **Consórcio**, ainda que por intermédio de suas **Controladoras**, **Controladas** ou pessoas jurídicas sujeitas a controle comum, ainda que com participações ou membros distintos entre si;

3.4.6. Caso uma **Proponente** participe de um **Consórcio**, ficará ela também impedida de participar isoladamente do **Leilão**, restrição que compreenderá igualmente suas **Controladoras**, **Controladas** ou pessoas jurídicas sujeitas a controle comum;

3.4.7. A desclassificação de qualquer consorciada acarretará a automática desclassificação do **Consórcio** e das demais **Proponentes** dele integrantes;

3.4.8. Não há limite de número de participantes para a constituição do **Consórcio**;

3.4.9. Não será admitida a inclusão, substituição, retirada, exclusão ou, ainda, alteração nos percentuais de participação das consorciadas a partir da data de **Entrega dos**

Documentos até a assinatura do **Contrato de Concessão**;

3.4.10. No caso de **Consórcio** com integrantes estrangeiros e nacionais, a liderança competirá necessariamente a uma empresa nacional;

3.4.11. A responsabilidade solidária das consorciadas cessará, para fins das obrigações assumidas em virtude do **Leilão**:

3.4.11.1. no caso de o **Consórcio** ter sido o vencedor, na data de celebração do **Contrato de Concessão** pela **Concessionária**, a ser constituída na forma de uma sociedade de propósito específico; e

3.4.11.2. no caso de o **Consórcio** não ter sido o vencedor, 15 (quinze) dias depois da data de celebração do **Contrato de Concessão** pela **Proponente** vencedora do **Leilão**;

3.4.12. A permissão de formação de **Consórcio**, especialmente entre concorrentes, para participar do **Leilão**, não afasta a competência do **CADE** de apurar a conformidade do **Consórcio** com base na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011 (Lei da Defesa da Concorrência), e, dessa forma, investigar eventuais ilícitos concorrenciais.

3.5. As **Proponentes** serão representadas no **Leilão**, necessariamente, por **Representantes Credenciados** e **Participantes Credenciados**.

3.6. Não poderão participar deste **Leilão Proponentes** que:

3.6.1. tenham sido declaradas inidôneas por ato do Poder Público;

3.6.2. estejam impedidas ou suspensas de licitar ou contratar com a Administração Pública Federal;

3.6.3. tenham sido condenadas, por sentença transitada em julgado, à pena de interdição de direitos devido à prática de crimes ambientais, conforme disciplinado no art. 10 da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998;

3.6.4. tenham dirigentes ou responsáveis técnicos que sejam ou tenham sido ocupantes de cargo comissionado, cargo efetivo ou emprego no **Ministério de Portos e Aeroportos**, na **ANTAQ**, no Ministério da Defesa ou na **APPA**, ou que sejam ou tenham sido ocupantes de cargo de direção, assessoramento superior ou assistência intermediária da União Federal, nos 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data da publicação do Edital;

3.6.5. sejam vedadas pela Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;

3.6.6. estejam em recuperação judicial/extrajudicial, salvo nos casos em que haja decisão judicial que permita a participação em licitações;

3.6.6.1. Caso a **Proponente** esteja em processo de recuperação judicial ou extrajudicial, o impedimento não se aplica caso haja acolhimento judicial do seu plano de recuperação

ou certidão emitida pela instância judicial competente que ateste que a interessada está apta econômica e financeiramente a cumprir as condições do **Contrato de Concessão**.

3.6.7. tenham sofrido decretação de falência ou dissolução;

3.6.8. possuam em seu contrato ou estatuto social finalidade ou objetivo incompatível com o **Objeto do Leilão**; e

3.6.9. sejam pessoa jurídica cujos dirigentes, gerentes, acionistas ou detentores de mais de 5% (cinco por cento) do capital com direito a voto, controlador, responsável técnico e/ou subcontratado tenha(m) participado da elaboração dos estudos que serviram de base ao Leilão.

3.7. A prática de atos pelas **Proponentes** em cada etapa do **Leilão** está sujeita à preclusão, sendo vedado o exercício de faculdades referentes a etapas já consumadas do **Leilão**, salvo se admitido neste **Edital**.

CAPÍTULO IV – DOCUMENTAÇÃO

4.1. Todos os documentos relativos ao **Leilão** deverão ser apresentados fisicamente pelas **Proponentes** em 2 (duas) vias idênticas e encadernadas separadamente, em sua forma original ou cópia autenticada, e todas as páginas devem ser numeradas sequencialmente e rubricadas pelos respectivos **Representantes Credenciados**.

4.1.1. As **Proponentes** deverão entregar, ainda, 1 (uma) via digitalizada dos documentos rubricados, em CD ou *pendrive*, sem restrições de cópia ou impressão.

4.1.2. A **Garantia da Proposta**, nas modalidades de fiança bancária ou apólice de seguro, deve ser apresentada em suas vias originais, passível de autenticidade digital.

4.1.3. As certidões apresentadas para fins de atendimento das exigências do **Edital** serão aceitas, salvo disposição contrária do **Edital** e quando delas não constar prazo de validade, se emitidas em até 90 (noventa) dias antes da data para **Entrega dos Documentos**.

4.1.4. Serão admitidas assinaturas digitais, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.153, de 13 de novembro de 2020, desde que no documento apresentado constem meios hábeis para a verificação de sua autenticidade, incluindo, mas não se limitando, a QR Codes e códigos para validação em links de sites expressamente indicados no documento em questão.

4.2. Uma via dos documentos apresentados pelas **Proponentes** ficará sob a guarda da **B3** e outra sob a guarda da **Comissão de Licitação** até o decurso do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data de assinatura do **Contrato de Concessão**, quando se aplicará o disposto no Item 4.3.

4.3. Os documentos das **Proponentes** não vencedoras poderão ser retirados na **B3** e/ou na **ANTAQ** após a conclusão de todas as etapas de fiscalização exercidas pelo **TCU**, na forma do Capítulo II da Instrução Normativa TCU nº 81/1998.

4.3.1. Decorridos 30 (trinta) dias da conclusão da fiscalização no **TCU** sem manifestação das **Proponentes**, a **ANTAQ** inutilizará os documentos não retirados.

Seção I – Declarações

4.4. As **Proponentes** deverão apresentar as seguintes declarações, quando aplicável, conforme os modelos constantes dos anexos ao **Edital**:

4.4.1. **Anexo 2 – Modelo de Declaração de Inexistência de Documento Estrangeiro Equivalente;**

4.4.2. **Anexo 4 – Modelo de Declaração de Ciência dos Termos do Edital e Ausência de Impedimento de Participação no Leilão;**

4.4.3. **Anexo 5 – Modelo de Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal;**

4.4.4. **Anexo 6 – Modelo de Declaração de Submissão à Legislação Brasileira;**

4.4.5. **Anexo 8 - Modelo de Atestado de Visita Técnica;**

4.4.6. **Anexo 9 – Modelo de Declaração de Pleno Conhecimento; e**

4.4.7. **Anexo 11 – Modelo de Declaração de Atendimento às Prerrogativas Legais de Desempate Estabelecidas nos art. 45, §2o e art. 3º, §2o da Lei nº 8.666/93;**

Seção II – Representantes

Subseção I – Representante Credenciado

4.5. Cada **Proponente** participando isoladamente do **Leilão** poderá ter até 2 (dois) **Representantes Credenciados**. Na hipótese de participação em **Consórcio**, será admitida a participação de até 2 (dois) **Representantes Credenciados** por **Consórcio**.

4.6. A outorga de poderes de representação aos **Representantes Credenciados** dar-se-á:

4.6.1. No caso de **Proponentes** brasileiras ou filiais de pessoas jurídicas estrangeiras autorizadas a funcionar no Brasil, mediante instrumento de mandato, público ou particular, que comprove poderes para praticar, em nome da **Proponente**, todos os atos referentes ao **Leilão** (incluindo os poderes de representar a **Proponente** administrativamente, fazer acordos e renunciar a direitos, bem como direito de recurso), com firma reconhecida e acompanhado dos documentos que comprovem os poderes do(s) outorgante(s), conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou civil competente.

4.6.2. No caso de **Proponente** estrangeira que não funcione no Brasil, mediante apresentação de:

4.6.2.1. instrumento de mandato outorgado a representante residente no Brasil, com a(s) assinatura(s) devidamente reconhecida(s) por notário ou outra entidade de acordo com a legislação aplicável aos documentos, legalizado pela representação consular brasileira, observado o disposto no Item 1.25, que comprove poderes para:

4.6.2.1.1. praticar, em nome da **Proponente**, todos os atos referentes ao **Leilão**, exceto aqueles referidos no Item 4.9;

4.6.2.1.2. receber citação e representar a **Proponente** administrativa e judicialmente, nos termos do **artigo 32, parágrafo 4º, da Lei nº 8.666/1993**; e

4.6.2.1.3. fazer acordos e renunciar direitos.

4.6.2.2. documentos que comprovem os poderes dos outorgantes, legalizados pela representação consular brasileira, observado o disposto no Item 1.25, sendo que, em qualquer hipótese, os documentos devem ser acompanhado da respectiva tradução

juramentada para a língua portuguesa, realizada por tradutor juramentado matriculado em qualquer das Juntas Comerciais do Brasil, conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou civil competente, ou exigência equivalente do país de origem.

4.6.3. No caso de **Consórcio**, deverá ser apresentada a comprovação de poderes de cada consorciada, por meio da exibição dos respectivos documentos societários das consorciadas e/ou instrumento de mandato, com firma reconhecida, ou, se o documento for estrangeiro, revestido das formalidades do Item 1.25, acompanhada de:

4.6.3.1. procurações outorgadas pelas demais consorciadas à empresa líder, conferindo-lhe poderes expressos, irrevogáveis e irrevogáveis para concordar com condições, transigir, compromissar-se, assinar quaisquer papéis, documentos e instrumentos de contratação relacionados com o **Objeto do Leilão**; e

4.6.3.2. documentos que comprovem os poderes de todas as outorgantes, conforme última alteração arquivada no registro empresarial ou civil competente.

4.7. Não será admitido aos **Representantes Credenciados** intervir nem praticar atos durante a **Sessão Pública do Leilão**, tendo em vista que tal representação será exercida exclusivamente pelos **Participantes Credenciados**.

4.8. Cada **Representante Credenciado** somente poderá exercer a representação de uma única **Proponente** participando isoladamente do **Leilão** ou de um único **Consórcio**.

Subseção II – Participantes Credenciados

4.9. Os **Participantes Credenciados** deverão representar as **Proponentes** junto à **B3** na entrega de todos os documentos requeridos neste **Edital**, especialmente a **Garantia da Proposta**, a **Proposta Econômica** e os **Documentos de Habilitação**, assim como nos atos da **Sessão Pública do Leilão**.

4.10. O contrato de intermediação entre o **Participantes Credenciados** e a **Proponente** terá o conteúdo mínimo especificado no **Anexo 1**.

4.11. Cada **Participantes Credenciados** somente poderá exercer a representação de uma única **Proponente** e cada **Proponente** somente poderá estar representada e participar do **Leilão** por meio de um único **Participante Credenciado**.

4.12. Em caso de **Consórcio**, deverá ser firmado contrato entre a empresa líder do **Consórcio**, atuando em nome do **Consórcio**, com o **Participantes Credenciados**.

Seção III – Proposta Econômica

4.13. A **Proposta Econômica**, a ser apresentada no Volume 2, para servir de critério de julgamento do **Leilão**, deverá indicar o valor de **Desconto sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão** e o **Valor de Outorga** propostos pela **Proponente**, mediante o preenchimento do **Anexo 3**, observado o montante mínimo do **Valor de Outorga** de R\$ 1 (um real).

4.14. Os valores da **Tarifa de Referência Pré-Leilão** são os seguintes:

ITEM	FORMA DE INCIDÊNCIA	Valor (R\$)
2	Tarifa variável, pela tonelage de porte bruto da embarcação (TPB / DWT):	
2.1	Para operações de longo curso:	
2.1.1.1	De carga geral ou de projeto, solta.	1,44
2.1.1.2	De açúcares, grãos e cereais	2,80
2.1.2	De carga geral, containerizada	0,45
2.1.3.1	De granéis sólidos exportação	3,15
2.1.3.2	De granéis sólidos Importação	2,80
2.1.4	De granéis líquidos.	1,36
2.1.5	De petróleo, de seus derivados ou outros combustíveis.	2,68
2.1.6	De embarcações do tipo roll-on roll-off.	0,45
2.1.7	De embarcações de turismo ou de transporte de passageiros.	1,79
2.1.8.1	Acidos Corrosivos a granel liquido	1,97
2.1.8.2	Demais Granéis Líquidos Corrosivos	1,36
2.1.9	Com outros fins ou que não movimentam carga, inclusive fundeio para abastecimento.	1,01
2.2	Para operações de cabotagem e navegação interior	
2.2.1.1	De carga geral ou de projeto, solta.	1,15
2.2.1.2	De açúcares, grãos e cereais	1,96
2.2.2	De carga geral, containerizada.	0,31
2.2.3	De granéis sólidos	2,09
2.2.4	De granéis líquidos.	1,08
2.2.5	De petróleo, de seus derivados ou outros combustíveis.	2,68
2.2.6	De embarcações do tipo roll-on roll-off	0,31
2.2.7	De embarcações de turismo ou de transporte de passageiros	1,26
2.2.8.1	Acidos Corrosivos a granel liquido	1,97
2.2.8.2	Demais Granéis Líquidos Corrosivos	1,36
2.2.9	Com outros fins ou que não movimentam carga, inclusive fundeio para abastecimento.	1,01

4.15. Em qualquer caso, inclusive durante a etapa de viva-voz, o **Desconto sobre a Tarifa de Referência Pré Leilão** ofertado pelas **Proponentes** deverá observar o percentual máximo de 23,81% (vinte e três virgula oitenta e um por cento), incidente linearmente sobre os valores referidos no Item 4.14.

4.16. O **Valor de Outorga** deverá ser ofertado no montante mínimo de **R\$ 1 (um real)**, bem como deverá ser pago pela **Adjudicatária** de acordo com as condições previstas no Capítulo VI deste Edital e na Subcláusula 6.1 do **Contrato de Concessão**.

4.17. As **Proponentes** deverão preencher o documento constante do **Anexo 3**, o qual veiculará

a **Proposta Econômica** para aquisição do **Objeto do Leilão**.

4.18. Os valores serão propostos nos termos deste **Edital**, grafados numericamente e por extenso, devendo conter, ainda, a identificação da(s) respectiva(s) **Proponente(s)**, mediante o preenchimento do **Anexo 3**.

4.19. Em caso de discrepância entre as formas numérica e por extenso do valor proposto, prevalecerá a forma por extenso.

4.20. A **Proposta Econômica** deverá ter validade de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua apresentação.

4.21. Caso o **Leilão** seja adiado ou prorrogado, a **Proposta Econômica** correspondente deverá ser renovada por igual período, até o quinto dia útil anterior ao seu vencimento, sob pena de desclassificação.

4.22. Caso haja atraso na assinatura do **Contrato de Concessão**, por qualquer razão, após a homologação do resultado da licitação e a adjudicação do objeto, o vencedor deverá obrigatoriamente renovar a **Proposta Econômica** por igual período por uma única vez, até o quinto dia útil anterior ao seu vencimento, sob pena de aplicação das penalidades previstas neste **Edital**.

4.23. Em caso de renovação da **Proposta Econômica**, o valor constante da proposta será reajustado pela variação do IPCA - índice de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, pelo período compreendido entre a data da entrega dos documentos e o último índice divulgado oficialmente antes da renovação da proposta.

4.24. Em qualquer caso, a renovação da **Proposta Econômica** deverá ser acompanhada da correspondente renovação da **Garantia da Proposta**.

4.25. As **Propostas Econômicas** deverão ser incondicionais, irretratáveis e irrevogáveis.

4.26. Caso todas as **Propostas Econômicas** sejam desclassificadas, ou todos os **Proponentes** sejam inabilitados, a **Comissão de Licitação** poderá conferir oportunidade para apresentação de nova documentação em 8 (oito) dias úteis a partir da data da divulgação da respectiva decisão de desclassificação ou de inabilitação, conforme o caso.

4.27. Será desclassificada a **Proposta Econômica** que desrespeitar o disposto neste **Edital**, em especial aquela que:

4.27.1. Não observar o modelo constante do **Anexo 3**;

4.27.2. Oferecer **Desconto sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão** superior a 23,81% ou **Valor de Outorga** inferior a R\$ 1 (um real);

4.27.3. Conter rasura, borrão, entrelinha ou linguagem que impossibilite a exata

compreensão do enunciado;

4.27.4. Contiver emendas, ressalvas ou omissões; ou

4.27.5. Se submeter a condição ou termo não previstos no Edital.

4.28. Não poderá ser apresentado pela **Proponente**, seja junto à **Proposta Econômica** ou em qualquer outra etapa do processo licitatório, o seu plano de negócio, sob pena de desclassificação e aplicação de multa equivalente ao valor da **Garantia da Proposta**, com sua consequente execução.

Seção IV – Garantia da Proposta

4.29. A **Garantia da Proposta** deverá ser específica para o **Objeto do Leilão**.

4.30. A **Garantia da Proposta** deverá ser apresentada em caução em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, conforme instruções do **Anexo 1**, no valor mínimo de R\$ 88.521.007,03 (oitenta e oito milhões, quinhentos e vinte e sete mil, sete reais e três centavos).

4.31. A **Garantia da Proposta** deverá ter prazo mínimo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de **Entrega dos Documentos**, estipulada no Item 8 do cronograma constante no Capítulo IX deste **Edital**.

4.31.1. O instrumento de **Garantia da Proposta** não poderá conter cláusula ou condição que exclua quaisquer responsabilidades contraídas pela **Proponente** relativamente à participação no **Leilão**, salvo as excludentes expressamente previstas para o seguro-garantia na regulamentação da **SUSEP**.

4.32. Caso o prazo de validade da **Garantia da Proposta** expire antes da assinatura do **Contrato de Concessão**, as **Proponentes** deverão, até o 30º (trigésimo) dia anterior ao vencimento, renovar a **Garantia da Proposta** por igual período, sob pena de desclassificação.

4.33. No caso de renovação e caso tenha decorrido um ano da data de apresentação da **Proposta Econômica**, o índice utilizado para atualização monetária da **Garantia da Proposta** será o **IPCA**, ou índice que vier a substituí-lo, sendo calculado com base na variação positiva apurada entre o mês da apresentação dos volumes lacrados e o mês imediatamente anterior à renovação da **Garantia da Proposta**.

4.34. Os termos da **Garantia da Proposta** não poderão ser alterados, exceto em casos expressamente permitidos pela **Comissão de Licitação**.

4.35. Se a **Proponente** participar isoladamente do **Leilão**, a **Garantia da Proposta** deverá ser apresentada em nome próprio.

4.36. Em caso de participação em **Consórcio**, será admissível tanto o aporte total da **Garantia da Proposta** por somente uma das **Proponentes** consorciadas (em benefício de todas as

consorciadas remanescentes) quanto o aporte conjunto por duas ou mais consorciadas, desde que as garantias somadas atinjam o montante mínimo exigido no Item 4.30.

4.36.1. Na hipótese de aporte conjunto da **Garantia da Proposta**, cada consorciada poderá optar isoladamente por uma das modalidades de garantia admitidas neste **Edital**, sem prejuízo da escolha pelas demais consorciadas de modalidade diversa.

4.37. Se a **Proponente** participar em **Consórcio**, não serão aceitas **Garantias de Proposta** que utilizem como tomador/afiançado/titular/depositário o nome do **Consórcio** como garantidor. Nesse caso, a **Garantia da Proposta** poderá ser apresentada:

- (i) em somente um instrumento em nome de apenas uma das pessoas jurídicas devidamente constituídas pertencentes ao **Consórcio**; ou
- (ii) em instrumentos distintos, cada um em nome de uma consorciada.

4.37.1. Em todos os casos:

4.37.1.1. a **Garantia da Proposta** deverá assegurar a responsabilidade do **Consórcio**, sendo vedado o instrumento que garanta apenas a participação de consorciada; e

4.37.1.2. o nome do Consórcio, as razões sociais de todas as consorciadas e a indicação dos percentuais de participação devem constar da **Garantia da Proposta**.

4.38. A **Garantia da Proposta** deverá ser incluída no Volume 1 e conter, conforme o caso: (i) o instrumento da fiança bancária, em favor da **ANTAQ**; (ii) a apólice de seguro-garantia, tendo como segurada a **ANTAQ**; ou (iii) comprovantes de depósito da caução em dinheiro efetuada em agência da Caixa Econômica Federal.

4.39. No caso de **Garantia da Proposta** aportada sob a modalidade de seguro-garantia, devem ser observadas as seguintes exigências adicionais:

4.39.1. a apólice deverá indicar a **Proponente** como tomadora e a **ANTAQ** como beneficiária, e deverá, ainda, observar a legislação e regulamentação aplicáveis, incluindo, sem limitação, os atos normativos da **SUSEP** aplicáveis a seguros-garantia;

4.39.2. a apólice deverá ser emitida por seguradora devidamente constituída e autorizada a operar pela **SUSEP** e que possua cadastro na **B3**; e

4.39.3. a autenticidade das apólices de seguro-garantia com certificação digital deverá ser passível de verificação no site da seguradora ou da **SUSEP**.

4.40. No caso de **Garantia da Proposta** aportada sob a modalidade de fiança bancária, devem ser observadas as seguintes exigências adicionais:

4.40.1. a fiança deverá indicar a **Proponente** como afiançada e que as obrigações da fiança tenham a **ANTAQ** como favorecida;

4.40.2. a fiadora escolhida deverá possuir cadastro na **B3**;

4.40.3. a fiadora deverá renunciar a qualquer benefício de ordem;

4.40.4. a fiadora deverá ser banco comercial, de investimento e/ou múltiplo, autorizada a funcionar no Brasil, segundo a legislação brasileira e o regulamento próprio do setor financeiro, e deverá observar as vedações do Conselho Monetário Nacional quanto aos limites de endividamento e diversificação do risco;

4.40.5. a fiadora deverá ser instituição financeira classificada entre o primeiro e o segundo piso, ou seja, entre “A” e “B” na escala de *rating* de longo prazo de, no mínimo, uma das seguintes agências de classificação de risco: Fitch Ratings, Moody’s ou Standard & Poors; e

4.40.6. a instituição financeira deverá possuir o sistema EMVIA, para que a **B3** verifique a autenticidade da fiança.

4.41. Nas modalidades de seguro-garantia e fiança bancária, os instrumentos de garantia deverão ter:

4.41.1. seu valor expresso em Reais (R\$); e

4.41.2. assinatura dos administradores da sociedade emitente (podendo ser assinatura com certificação digital, no caso de apólice emitida dessa forma), com comprovação dos respectivos poderes para representação.

4.42. No caso da **Garantia da Proposta** aportada sob a modalidade de caução de títulos públicos federais:

4.42.1. a(s) **Proponente(s)** detentora(s) de carteira própria de títulos públicos federais deverá(ão) proceder ao aporte da **Garantia da Proposta** mediante a transferência desses títulos no Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC), para a conta mantida pela **B3** no sistema;

4.42.2. os títulos públicos serão valorados diariamente pelo seu valor econômico, conforme definido pelo Ministério da Fazenda e apurado pela **B3**; e

4.42.3. serão aceitos apenas os seguintes títulos públicos federais: (i) Tesouro Prefixado (Letras do Tesouro Nacional – LTN); (ii) Tesouro SELIC (Letras Financeiras do Tesouro – LFT); (iii) Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais (Notas do Tesouro Nacional - série B - NTN -B); ou (iv) Tesouro Prefixado com Juros Semestrais (Notas do Tesouro Nacional - série F - NTN-F).

4.43. A **B3** analisará a regularidade e a efetividade das **Garantias de Proposta** apresentadas, comunicando à **Comissão de Licitação** o resultado de tal análise. Caberá à **Comissão de Licitação** a decisão final sobre a aceitação das **Garantias de Proposta** apresentadas.

4.44. A **Garantia da Proposta** estará autorizada a ser retirada 15 (quinze) dias após a assinatura do **Contrato de Concessão** ou 15 (quinze) dias após a publicação da decisão informando sobre o insucesso do **Leilão**, caso aplicável.

4.45. As **Garantias de Proposta** apresentadas em favor da **ANTAQ** poderão ser executadas, após prévio contraditório em processo administrativo, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Capítulo X e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses:

4.45.1. inadimplemento total ou parcial, por parte das **Proponentes**, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no **Leilão**;

4.45.2. apresentação, pela **Proponente**, de documentos em desconformidade com o estabelecido neste **Edital**;

4.45.3. ausência de ratificação de proposta pela **Proponente**, conforme o caso;

4.45.4. retirada da **Proposta Econômica**, pela **Proponente**, no período de validade;

4.45.5. ausência de apresentação de **Proposta Econômica** ou manifestação de ausência de interesse pela **Proponente**;

4.45.6. não cumprimento, pela **Proponente**, das obrigações prévias à assinatura do **Contrato de Concessão**;

4.45.7. recusa da **Adjudicatária** em celebrar o **Contrato de Concessão**;

4.45.8. recusa em efetuar o pagamento integral e tempestivo dos valores previstos neste **Edital** (ainda que a recusa seja manifestada somente por consorciada integrante de **Consórcio**);

4.45.9. prática de atos visando fraudar o **Leilão** ou frustrar os seus objetivos;

4.45.10. cobertura de multas, penalidades, remuneração da **B3** e indenizações eventualmente devidas à **ANTAQ**, sem prejuízo de eventuais outras consequências, conforme aplicáveis a cada caso, tais como execução específica, aplicação de outras penalidades, e/ou responsabilização da(s) **Proponente(s)** por valores devidos ou indenizáveis que extrapolem a **Garantia da Proposta**; e

4.45.11. recusa em fornecer esclarecimentos e documentos ou em cumprir as exigências solicitadas pela **Comissão de Licitação**, nos prazos por ela determinados e de acordo com os termos deste **Edital**.

Seção V – Habilitação

4.46. Os **Documentos de Habilitação** serão compostos por documentos que comprovem a regularidade jurídica, fiscal, trabalhista e econômico-financeira das **Proponentes**.

4.47. As **Proponentes** estrangeiras deverão apresentar os documentos equivalentes aos exigidos neste **Edital**, conforme instruções previstas no Item 1.25 e seguintes.

4.48. Caso alguma das certidões relacionadas no Capítulo IV, Seção V, seja positiva, e nela não esteja consignada a situação atualizada do processo, deverá estar acompanhada de prova de quitação e/ou de certidões que tragam a situação atualizada da ação ou dos procedimentos administrativos que comprovem a regularidade fiscal, com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à data da **Sessão Pública do Leilão**.

Subseção I – Habilitação Jurídica

4.49. As **Proponentes** deverão apresentar os documentos a seguir listados, em vias física e eletrônica:

4.49.1. Para qualquer tipo de sociedade, ato constitutivo, estatuto ou contrato social, acompanhado de prova dos administradores em exercício (últimos atos de eleição dos diretores e do conselho de administração que elegeu a última diretoria, bem como respectivos termos de posse, conforme o caso), devidamente registrados na junta comercial ou cartório de registro competentes, e certidão expedida pela junta comercial ou cartório de registro competente com informações atualizadas sobre o registro da sociedade;

4.49.2. No caso de instituição financeira, comprovação de autorização de funcionamento pelo Banco Central do Brasil, além dos demais documentos aplicáveis previstos no Item 4.49.1;

4.49.3. No caso de **FIP**, a seguinte documentação adicional, além dos demais documentos aplicáveis previstos no Item 4.49.1:

4.49.3.1. cópia autenticada do instrumento de constituição e do inteiro teor do Regulamento em vigor, devidamente acompanhados de certidão comprobatória de seu registro em Cartório de Registro de Títulos e Documentos;

4.49.3.2. cópia autenticada do comprovante de registro de funcionamento do **FIP** junto à **CVM**;

4.49.3.3. prova de contratação de gestor, se houver, bem como de eleição do administrador em exercício;

4.49.3.4. comprovante de registro do administrador e, se houver, do gestor do **FIP**, perante a **CVM**; e

4.49.3.5. comprovação de que o **FIP** se encontra devidamente autorizado a participar do **Leilão** e que o seu administrador pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do **Leilão**, assumindo em nome do **FIP** todas as obrigações e direitos que decorrem do **Leilão**.

4.49.4. No caso de entidade aberta ou fechada de previdência complementar, comprovação de autorização específica quanto à sua constituição e funcionamento, expedida pelo respectivo órgão fiscalizador e declaração emitida pela Superintendência Nacional de Previdência Complementar (PREVIC), do Ministério da Economia (ME), de que os planos e benefícios por ela administrados não se encontram sob liquidação ou intervenção, além dos demais documentos aplicáveis previstos no Item 4.49.1;

4.49.5. No caso de **Proponentes** estrangeiras em funcionamento no Brasil, serão exigidos ato de autorização e ato de registro para funcionamento, expedidos pelos órgãos competentes, quando a atividade assim o exigir, além dos demais documentos aplicáveis previstos no Item 4.49.1; e

4.49.6. Para todas as **Proponentes**, individuais ou em **Consórcio**, Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, público ou particular, para a administração e exploração do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, na forma do **Anexo 10**.

Subseção II – Habilitação Econômico-Financeira

4.50. A **Proponente** deverá apresentar os documentos a seguir listados:

4.50.1. para qualquer tipo de sociedade empresária: Certidão Negativa de Pedido de Falência, Recuperação Judicial e Extrajudicial, expedida pelo Distribuidor Judicial da Comarca (Varas Cíveis) da cidade onde a sociedade empresária for sediada, com data de, no máximo, 30 (trinta) dias anteriores à data da **Sessão Pública do Leilão**. Em havendo ação judicial distribuída em nome da **Proponente** ou ajuizada contra si tendo por objeto pedido de recuperação judicial, deverá ser juntada certidão narrativa do feito que aponte a situação do processo atualizado, compreendendo o período de 90 (noventa) dias antes da data da **Sessão Pública do Leilão**;

4.50.2. para sociedades simples: Certidão expedida pelo Distribuidor Judicial das Varas Cíveis em geral (Execução Patrimonial) da Comarca onde a sociedade simples for sediada, datada de, no máximo, 30 (trinta) dias anteriores à data da **Sessão Pública do Leilão**, bem como certidão listando todos os cartórios distribuidores cíveis do domicílio da **Proponente**;

4.50.3. caso a sede não seja o principal estabelecimento da **Proponente**, deverão ser apresentadas certidões judiciais relativas ao principal estabelecimento, adicionalmente às certidões da sede.

4.51. Quando a **Proponente** for uma entidade aberta ou fechada de previdência complementar, deverá apresentar, adicionalmente, declaração de que os planos e benefícios por ela administrados não se encontram sob liquidação ou intervenção da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) ou da Superintendência Nacional de Previdência Complementar (PREVIC), ambas do Ministério da Economia.

Subseção III – Habilitação Técnica

4.52. Para fins de qualificação técnica, é necessário que a **Proponente** se enquadre como uma **Empresa de Dragagem**, mediante a comprovação do atendimento aos seguintes requisitos:

4.52.1. Atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, em nome do responsável técnico pelo serviço ou em nome da **Proponente**, comprovando ter executado, em qualquer tempo, serviços com equipamentos do tipo Draga Autotransportadora de Sucção e Arrasto (TSHD) e Dragas Mecânicas, totalizando um mínimo de 16.000.000 m³ (dezesesseis milhões metros cúbicos) de material removido, referente a aproximadamente 50% (cinquenta por cento) do volume estimado de dragagem de implantação;

4.52.1.1. Será permitido o somatório de atestados para a comprovação de que trata o Item 4.52.1;

4.52.1.2. Nos atestados de que tratam o Item 4.52.1, solicita-se, preferencialmente, que sejam destacadas as informações de interesse para esta licitação;

4.52.1.3. Nos atestados de serviços executados em consórcio serão considerados, para comprovação do quantitativo, os serviços executados pelos **Proponentes** que estejam discriminados separadamente no atestado técnico, para cada participante do consórcio;

4.52.1.4. Se as quantidades de serviços não estiverem discriminadas no corpo da certidão ou do atestado, serão considerados os quantitativos comprovados por tais documentos na proporção da participação do **Proponente** na composição inicial do consórcio;

4.52.1.5. Para o caso do Item 4.52.1.4, para fins de comprovação do percentual de participação do consorciado nos serviços executados, deverá ser juntada à certidão ou ao atestado, cópia do instrumento de constituição do consórcio;

4.52.1.6. Eventuais omissões no conteúdo dos documentos exigidos poderão ser supridas por atestado complementar da pessoa jurídica para a qual foi prestado o serviço, desde que devidamente registrado no CREA, de forma a atender, inequivocamente às exigências deste **Edital** quanto às características que deverão constar dos atestados de capacidade técnica;

4.52.1.7. Nos atestados de que tratam o Item 4.52.1, deverão estar explícitos, pelo menos: (a) o nome, o CNPJ, o endereço e os contatos de e-mail, telefone e representante legal da empresa fornecedora do atestado; (b) a especificação dos serviços executados; e (c) o tempo de duração do contrato.

4.52.1.8. Não serão aceitos atestados emitidos pela **Proponente**;

4.52.1.9. Não será aceito atestado de serviço/obra inacabada, executada

parcialmente ou em andamento;

4.52.2. Comprovação do **Proponente** possuir em seu quadro, na data prevista para entrega da proposta, profissional de nível superior ou outro devidamente reconhecido pela entidade competente, detentor de atestado de responsabilidade técnica, devidamente registrado no CREA onde os serviços foram executados, fazendo-se acompanhar da(s) respectiva(s) Certidão(ões) de Acervo Técnico – CAT, emitidas pelo CREA, comprovando ter executado, em qualquer tempo, serviços com as seguintes complexidade e características: volume mínimo de dragagem igual ou superior a 16.000.000 m³ (dezesesseis milhões metros cúbicos) de material removido, referente a aproximadamente 50% (cinquenta por cento) do volume estimado de dragagem de implantação;

4.52.2.1. O atestado de responsabilidade técnica de que trata o Item 4.52.2 deverá comprovar a experiência em execução de obra equivalente e/ou obras que somadas possam se equivaler às dimensões de especificação técnica exigidas no item anterior;

4.52.2.2. Será considerado como membro do quadro da empresa, para efeitos de atendimento dessa exigência, o Licitante que apresentar a cópia da carteira de trabalho (CTPS), em que conste o **Proponente** como contratante, cópia do contrato social do **Proponente** em que conste o profissional como sócio, ou cópia do contrato de prestação de serviços, sem vínculo trabalhista e regido pela legislação civil comum;

4.52.2.3. Serão aceitos somente atestados e/ou certidões em que o engenheiro indicado tenha tempo de formação igual ou maior a 08 (oito) anos, completados até a data da licitação, e tenha exercido a função de responsável técnico, e/ou de Coordenador Geral e/ou de Fiscal de Execução;

4.52.2.4. Na(s) Certidão(ões) de Acervo Técnico – CAT solicita-se, preferencialmente, que sejam destacadas as informações de interesse para esta licitação;

4.52.2.5. Eventuais omissões no conteúdo dos documentos poderão ser supridas por atestado complementar da pessoa jurídica para a qual foi prestado o serviço, desde que devidamente registrado no CREA, de forma a atender inequivocamente às exigências deste Edital quanto às características que deverão constar dos atestados de capacidade técnica;

4.52.2.6. Não será aceito atestado de serviço/obra inacabada, executada parcialmente ou em andamento; e

4.52.2.7. É vedada indicação de um mesmo profissional por mais de um **Proponente**, fato que, se comprovado, desqualificará todos os **Proponentes** envolvidos.

4.52.3. Declaração, emitida pelo proprietário do equipamento ou do seu detentor da disponibilidade comercial, de que o **Proponente** disporá, na data da efetiva realização dos serviços, de equipamento(s) de dragagem em tipo, capacidade e quantidade, adequados à execução dos serviços pelo menos até o término do Ano 5 do **Contrato de Concessão**, nos termos definidos no **Edital**.

4.52.3.1. A declaração de que trata o Item 4.52.3 deve conter de forma expressa o(s) nome(s) do(s) equipamento(s), número(s) IMO, especificações técnicas e localização na data da declaração.

4.53. A **Proponente** que participar do Leilão sob a forma de **Consórcio** deverá ter, na composição do **Consórcio**, uma **Empresa de Dragagem** que atenda aos requisitos de qualificação técnica previstos no Itens 3.4.4 e 4.52.

Subseção IV – Regularidade Fiscal e Trabalhista

4.54. A **Proponente** deverá apresentar os documentos a seguir listados para comprovar sua regularidade fiscal e trabalhista:

4.54.1. prova de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica do Ministério da Economia – CNPJ/ME;

4.54.2. cópia simples do cartão de inscrição no cadastro de contribuinte estadual relativo ao domicílio ou sede da **Proponente**, ou certidão de não contribuinte, conforme o caso;

4.54.3. cópia simples do cartão de inscrição no cadastro de contribuinte municipal relativo ao domicílio ou sede da **Proponente**, ou certidão de não contribuinte, conforme o caso;

4.54.4. certificado de regularidade perante o FGTS, que esteja dentro do prazo de validade nele atestado;

4.54.5. prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, mediante a apresentação da certidão conjunta, emitida pela Secretaria da RFB e pela **PGFN**, relativamente aos tributos administrados pela **RFB**, às contribuições previdenciárias e à Dívida Ativa da União, administrada pela **PGFN**;

4.54.6. prova de regularidade fiscal perante as fazendas estadual e municipal, esta última referente aos tributos mobiliários e imobiliários, ou certidão de não contribuinte, caso aplicável, todas do respectivo domicílio ou sede da **Proponente**, e com prazo de, no máximo, 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data da **Sessão Pública do Leilão**, prevalecendo-se o prazo de validade nelas atestado; e

4.54.7. certidão negativa de débitos trabalhistas, nos termos do Título VII-A da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943.

4.54.8. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Estado de Santa Catarina e a

Fazenda do Município de Itajaí/SC, com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à data para recebimento dos volumes, prevalecendo o prazo de validade nelas atestados.

Subseção V – Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal

4.55. A **Proponente** deverá apresentar a Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal, conforme modelo constante no **Anexo 5** deste **Edital**.

CAPÍTULO V – ETAPAS DO LEILÃO

Seção I – Entrega dos Documentos

5.1. As **Proponentes**, sob pena de desclassificação, deverão apresentar na **B3**, no dia indicado no Item 8 do cronograma constante no Capítulo IX, por representante dos **Participantes Credenciados**, invólucro único lacrado, contendo 2 (duas) vias dos Volumes 1, 2 e 3 lacrados pelo **Proponente**, distintos e identificados em sua capa da seguinte forma:

1º VOLUME:

LEILÃO N.º [•]/[•]-ANTAQ – CONCESSÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO AO PORTO DE PARANAGUÁ

DENOMINAÇÃO SOCIAL DA PROPONENTE OU DENOMINAÇÃO DO CONSÓRCIO, INDICANDO SEUS INTEGRANTES E RESPECTIVA EMPRESA LÍDER

PARTICIPANTE CREDENCIADO

NOME, TELEFONE E E-MAIL DOS REPRESENTANTES DA PROPONENTE E DO PARTICIPANTE CREDENCIADO

VOLUME 1 – DECLARAÇÕES, DOCUMENTOS DE REPRESENTAÇÃO E GARANTIA DA PROPOSTA

2º VOLUME:

LEILÃO N.º [•]/[•]-ANTAQ – CONCESSÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO AO PORTO DE PARANAGUÁ

DENOMINAÇÃO SOCIAL DA PROPONENTE OU DENOMINAÇÃO DO CONSÓRCIO, INDICANDO SEUS INTEGRANTES E RESPECTIVA EMPRESA LÍDER

PARTICIPANTE CREDENCIADO

NOME, TELEFONE E E-MAIL DOS REPRESENTANTES DA PROPONENTE E DO PARTICIPANTE CREDENCIADO

VOLUME 2 – PROPOSTA ECONÔMICA

3º VOLUME:

LEILÃO N.º [•]/[•]-ANTAQ – CONCESSÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO AO PORTO DE PARANAGUÁ

DENOMINAÇÃO SOCIAL DA PROPONENTE OU DENOMINAÇÃO DO CONSÓRCIO, INDICANDO SEUS INTEGRANTES E RESPECTIVA EMPRESA LÍDER

PARTICIPANTE CREDENCIADO

NOME, TELEFONE E E-MAIL DOS REPRESENTANTES DA PROPONENTE E DO PARTICIPANTE CREDENCIADO

VOLUME 3 – DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO

5.2. As vias de cada um dos volumes deverão conter, além da identificação citada no Item 5.1, os subtítulos “1ª Via” e “2ª Via”, respectivamente.

5.3. As vias de cada um dos volumes deverão ser encadernadas separadamente, com todas as páginas numeradas sequencialmente, inclusive as páginas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver, independentemente de ser mais de um caderno, da primeira à última página, de forma que a numeração da última página do último caderno reflita a quantidade de páginas de cada volume, não sendo permitidas emendas, rasuras ou ressalvas, sendo que cada volume deve ter um termo de encerramento indicando o número de páginas.

5.4. Cada um dos volumes, além das vias físicas, será apresentado em meio eletrônico, por meio de *pen drive* sem restrições de acesso ou proteção de conteúdo, com teor idêntico ao das 2 (duas) vias impressas. O formato poderá ser “.PDF”, desde que sem restrições de acesso ou proteção de conteúdo. Poderá ser apenas um único arquivo ou arquivos separados, desde que relativos ao mesmo volume.

5.5. Caso exista divergência entre as informações apresentadas em meio físico e eletrônico, prevalecerão aquelas fornecidas em meio físico. Um dos **Representantes Credenciados** deverá inserir sua rubrica sobre o lacre de cada um dos volumes especificados no Item 5.1, indicando ao lado da rubrica, de próprio punho, a data e a hora do momento do lacre.

5.6. Serão admitidas assinaturas digitais, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º, II do Decreto nº 10.153, de 13 de novembro de 2020, desde que no documento apresentado constem meios hábeis para a verificação de sua autenticidade, incluindo, mas não se limitando, a QR Codes e códigos para validação em links de sites expressamente indicados no documento em questão.

5.6.1. No caso de utilização de assinaturas eletrônicas, fica dispensado o reconhecimento de firma.

5.7. No Volume 1 e conforme o **Anexo 11**, a **Proponente** apresentará declaração, na qual destacará em quais prerrogativas referentes aos critérios de desempate estabelecidos nos art. 45, §2º e art. 3º, §2º da Lei nº 8.666/93 se enquadra e, caso se sagra vencedora a partir da aplicação das referidas prerrogativas, deverá comprovar seu atendimento mediante entrega de documentos em via única para análise da **Comissão de Licitação**, em prazo a ser por ela estabelecido.

5.7.1. Em caso de participação de proponentes em **Consórcio**, serão considerados os critérios de desempate declarados pela empresa líder, os quais aproveitarão a todo o **Consórcio** para efeito do exercício das prerrogativas de desempate de que trata o Item 5.7.

Seção II – Conteúdo e análise das Declarações, Documentos de Representação e Garantia da Proposta constantes do Volume 1

5.8. A participação das **Proponentes** no **Leilão** estará condicionada à apresentação dos seguintes documentos, a serem incluídos no Volume 1:

5.8.1. declarações referidas nos itens 4.4.2, 4.4.3, 4.4.5, 4.4.6 e 4.4.7;

5.8.2. documentos de representação, referidos no Capítulo IV, Seção II;

5.8.3. **Garantia da Proposta**, nas condições estabelecidas neste **Edital** e no **Anexo 1**; e

5.8.4. contrato de intermediação entre **Participante Credenciado** e **Proponente** (acompanhada dos poderes dos signatários), conforme modelo constante do **Anexo 1**, a ser divulgado em momento oportuno no sítio eletrônico [•].

5.9. A **B3** analisará a regularidade das declarações preliminares, dos documentos de representação e das **Garantias de Proposta** apresentadas, comunicando à **Comissão de Licitação** o resultado da sua análise, cabendo à **Comissão de Licitação** decidir sobre a aceitabilidade de tais documentos.

Seção III – Sessão Pública do Leilão

5.10. 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, observadas as regras do **Manual B3 de Procedimentos do Leilão**.

5.11. Na **Sessão Pública do Leilão**, serão inicialmente abertas as **Propostas Econômicas** das **Proponentes** que tiverem o Volume 1 aceito pela **Comissão de Licitação**.

5.12. O critério de julgamento do **Leilão** será aplicado em duas etapas, se necessário, a saber:

5.12.1. A primeira etapa consiste no **Desconto sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão**, em que poderá ser definido o vencedor do **Leilão**, caso algum **Proponente** ofereça isoladamente o maior lance e desde que atendidos os critérios constantes no Item 5.13; e

5.12.2. A segunda etapa consiste no maior **Valor de Outorga**, a ser realizada em caso de empate entre **Proponentes** na primeira etapa.

5.12.2.1. Na hipótese de haver **Proponente** declarada vencedora na primeira etapa, esta deverá arcar com o **Valor de Outorga** constante na sua **Proposta Econômica**, nos termos estabelecidos neste **Edital**.

5.13. Iniciada a **Sessão Pública do Leilão**, proceder-se-á à abertura da **Proposta Econômica** escrita, contendo o lance inicialmente ofertado referente à primeira etapa, **Desconto sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão**, que não poderá exceder o desconto máximo de que trata o **Item 4.15**.

5.13.1. Ato contínuo, proceder-se-á à classificação preliminar das **Proponentes** de acordo com as suas respectivas ofertas de **Desconto sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão**, em ordem decrescente.

5.13.2. Os **Proponentes** que realizem lances de até 20% (vinte por cento) menores do que o **Proponente** que executou o lance de maior desconto classificam-se para a etapa de viva-voz referente ao **Desconto sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão** juntamente com o **Proponente** que apresentou o maior desconto;

5.13.3. Se não houver **Proponentes** que apresentaram lances de até 20% (vinte por cento) menores do que o **Proponente** que executou o lance de maior desconto, o **Proponente** que apresentou o maior desconto sagra-se vencedor do certame;

5.13.4. Os **Proponentes** classificados para a etapa de viva-voz referente ao **Desconto sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão** iniciam a disputa em lances de viva-voz, tendo por limite o desconto máximo de que trata o item 4.15, podendo um dos **Proponentes** lograr-se vencedor no certame nessa etapa.

5.13.5. Havendo empate na etapa de viva-voz referente ao **Desconto sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão**, alcançando-se ou não o limite de desconto máximo de que trata o item 4.15, faz-se necessária a realização da segunda etapa do **Leilão**.

5.14. Na segunda etapa do **Leilão**, retoma-se a **Proposta Econômica** escrita, para a verificação do lance inicialmente ofertado referente ao **Valor de Outorga**.

5.14.1. Ato contínuo, proceder-se-á à classificação preliminar das **Proponentes** de acordo com as suas respectivas ofertas de maior **Valor de Outorga**, em ordem decrescente.

5.14.2. Os **Proponentes** que realizem lances de até 20% (vinte por cento) menores do que o **Proponente** que executou o lance de maior **Valor de Outorga** classificam-se para a etapa de viva-voz juntamente com o **Proponente** que apresentou o maior lance;

5.14.3. Se não houver **Proponentes** que apresentaram lances de até 20% (vinte por cento) menores do que o **Proponente** que executou o lance de maior **Valor de Outorga**, o **Proponente** que apresentou o maior **Valor de Outorga** sagra-se vencedor do certame;

5.14.4. Os **Proponentes** classificados para a etapa de viva-voz referente ao maior **Valor de Outorga** iniciam a disputa em lances de viva-voz podendo um dos **Proponentes** lograr-se vencedor no certame nessa etapa.

5.15. Nas hipóteses dos Itens 5.13.4 e 5.14.4, terá início a etapa de viva-voz, a partir do maior lance ofertado, de acordo com o seguinte regramento:

5.15.1. O diretor da sessão poderá fixar um tempo máximo entre novas ofertas das **Proponentes**;

5.15.2. Cada lance ofertado na etapa de viva-voz deverá superar a) o lance inicialmente ofertado pela própria **Proponente** e b) os lances já ofertados pelas outras **Proponentes** habilitadas, devendo ser respeitado o intervalo mínimo determinado pelo diretor da sessão;

5.15.3. O diretor da sessão declarará o encerramento da etapa de viva-voz quando, terminado o prazo dado para apresentação de novos lances, nenhuma **Proponente** se manifestar, declarando-se, ato subsequente, o resultado da etapa de viva-voz, em ordem decrescente, e a **Proponente** vencedora.

5.15.4. Imediatamente após o término da última etapa de viva-voz, a **Proponente** vencedora deverá ratificar o lance final, mediante apresentação de carta conforme o modelo constante no **Anexo 12**.

5.16. Havendo empate quanto ao lance ofertado, serão adotados os seguintes critérios de desempate:

5.16.1. Aplicar-se-ão os critérios legais de preferência, na forma do art. 45 § 2º e art. 3º, § 2º da Lei nº 8.666/93, conforme o Item 5.7 deste Edital.

5.16.2. Não sendo resolvido da forma prevista no item 5.16.1, o desempate será por sorteio, a ser realizado na mesma **Sessão Pública do Leilão**, nos termos do **Manual B3 de Procedimentos do Leilão**.

Seção IV – Análise dos Documentos de Habilitação

5.17. Os **Documentos de Habilitação** e os demais documentos integrantes do Volume 3 da **Proponente** vencedora do **Leilão** serão analisados em ambiente reservado.

5.18. Será desclassificada do certame a **Proponente** que apresentar os **Documentos de Habilitação** ou os demais documentos integrantes do Volume 3 em desconformidade com o exigido neste **Edital e seus Anexos**.

5.19. Eventuais falhas na entrega ou defeitos formais nos documentos integrantes do Volume 3 poderão ser sanados, nos termos do Item 2.3.1, conforme procedimento e prazo a serem definidos pela **Comissão de Licitação**.

5.19.1. Considera-se falha ou defeito formal aquele que (i) não desnature o objeto substancial do documento apresentado, e que (ii) não impeça a aferição, com a devida segurança, da informação constante da documentação.

5.20. Caso ocorra a inabilitação da **Proponente** declarada vencedora do **Leilão**, a **Comissão de Licitação** abrirá o volume de **Documentos de Habilitação** da **Proponente** classificada em segundo lugar e assim sucessivamente até que uma **Proponente** seja considerada habilitada, observada a ordem de classificação de propostas fixada na **Sessão Pública do Leilão**.

5.21. A inabilitação da **Proponente** que tenha sido considerada a vencedora do **Leilão**, garantida a ampla defesa e o contraditório, ensejará a fixação de multa, equivalente ao valor da **Garantia da Proposta**, a qual será integralmente executada para quitação do débito.

5.22. A **Proponente** obriga-se a comunicar à **Comissão de Licitação**, imediatamente após sua ocorrência, qualquer fato ou circunstância superveniente que altere ou comprometa suas

condições de habilitação.

Seção V – Instruções gerais para interposição de recursos administrativos

5.23. Após o término da fase de habilitação, haverá a fase recursal única, em que as **Proponentes** que participarem do **Leilão** poderão recorrer de todas as decisões da **Comissão de Licitação**.

5.23.1. A despeito da fase recursal única após o término da fase de habilitação, as **Proponentes** que desejarem recorrer em face dos atos do julgamento da **Garantia da Proposta**, da **Proposta Econômica** ou da habilitação deverão manifestar, imediatamente após o término de cada sessão, sua intenção de recorrer, sob pena de preclusão.

5.24. Caso todas as **Proponentes** renunciem expressamente ao direito de recorrer, o processo licitatório será submetido à homologação imediatamente após a publicação da ata de julgamento da licitação.

5.25. Os recursos deverão ser apresentados por meio eletrônico, no sítio eletrônico [•], em área própria para o **Leilão**, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da publicação da decisão que julgar a habilitação, devendo ser dirigidos à [•].

5.25.1. A interposição dos recursos deverá observar o horário limite de 18h do último dia do prazo.

5.25.2. O prazo para apresentar contrarrazões será de 5 (cinco) dias úteis, tendo início a partir do encerramento do prazo recursal, respeitado o horário limite de 18h do último dia do prazo.

5.25.3. A **Comissão de Licitação** poderá, de ofício ou mediante provocação, reconsiderar sua decisão no prazo de até 5 (cinco) dias úteis após decurso do prazo das contrarrazões, ou, nesse mesmo prazo, encaminhar o recurso à autoridade superior, devidamente instruído.

5.25.4. Caso a **Comissão de Licitação** não reconsidere sua decisão, nos termos do Item 5.25.3, sua autoridade superior deverá proferir decisão quanto ao recurso interposto no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da data de seu recebimento.

5.25.5. Eventuais interposições de recursos serão comunicadas no sítio eletrônico [•] até o 5º dia útil do prazo recursal constante do Item 5.25.25, com a publicação do inteiro teor dos recursos.

5.26. Os recursos somente serão admitidos quando subscritos por representante(s) legal(is), **Representantes Credenciados** ou por procurador com poderes específicos, munido(s) do(s) instrumento(s) que demonstre(m) poderes para tanto, e serão assim identificados:

RECURSO ADMINISTRATIVO

LEILÃO N.º [•]/[•]-ANTAQ – CONCESSÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO AO PORTO DE
PARANAGUÁ

ATT. SR. PRESIDENTE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO

5.27. Caso haja interposição de recursos tratando da habilitação das **Proponentes** ou do resultado preliminar do **Leilão**, poderá ser divulgado novo cronograma pela **Comissão de Licitação**, respeitando-se todos os prazos legais na definição para nova data.

5.28. O resultado do julgamento de recursos que eventualmente forem interpostos será publicado no Diário Oficial da União e no sítio eletrônico [•].

Seção VI – Da Homologação e Adjudicação do Objeto do Leilão

5.29. Constatado o atendimento, pela **Proponente** vencedora do **Leilão**, das condições de habilitação e classificação, o certame será encaminhado pela **ANTAQ** para homologação e adjudicação de seu objeto pelo **Poder Concedente**.

CAPÍTULO VI – OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO

6.1. As obrigações previstas neste Capítulo, mais precisamente no Item 6.2, devem ser cumpridas pela **Adjudicatária** no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias a contar da publicação do ato de homologação e adjudicação do **Leilão**, prorrogável, justificadamente, a critério da **ANTAQ**.

6.2. Caberá à **Adjudicatária** apresentar ao **Poder Concedente** os seguintes documentos:

6.2.1. Comprovante de recolhimento da remuneração à **B3**, no valor de R\$ 841.626,94 (oitocentos e quarenta e um mil, seiscentos e vinte seis reais e noventa e quatro centavos), cujo pagamento deverá ser efetuado no prazo e nas condições previstos no **Anexo 1**;

6.2.2. Comprovante de pagamento à **Infra S.A.** (anteriormente denominada Empresa de Planejamento e Logística – EPL), a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do **Acesso Aquaviário ao Porto de Paranaguá**, do valor de R\$ 2.658.473,66 (dois milhões, seiscentos e cinquenta e oito mil, quatrocentos e setenta e três reais e sessenta e seis centavos), corrigido pelo IPCA a partir da data-base de novembro de 2021.

6.2.3. 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**.

6.2.4. Comprovante de subscrição e integralização, em moeda corrente nacional, do capital social inicial mínimo exigido no **Contrato de Concessão**;

6.2.5. Comprovante de contratação da **Garantia de Execução Contratual**, nos termos do **Contrato de Concessão**;

6.2.5.1 A **Garantia de Execução Contratual** a ser apresentada terá seu valor, indicado na Subcláusula 12.10 do **Contrato de Concessão**, reajustado pela variação do **IPCA**, mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$Pt1 = Pt0 * (IPCA_{t1} / PCA_{t0})$$

em que:

Pt1 corresponde ao valor da **Garantia de Execução Contratual**, devidamente reajustado;

Pt0 corresponde ao valor monetário da **Garantia de Execução Contratual** indicado na Subcláusula 12.10 do **Contrato de Concessão**, referenciado a novembro de 2021;

IPCA_{t1} corresponde ao número índice do **IPCA** referenciado à data do reajuste;

IPCA_{t0} corresponde ao número índice do **IPCA** referenciado a novembro de 2021;

IPCA_{t1}/IPCA_{t0} corresponde a 1 (um) mais a variação do **IPCA** acumulada no período compreendido entre novembro de 2021 e a data do reajuste; e

t1 corresponde ao período da data do reajuste.

6.2.6. certidão hábil a comprovar a adimplência perante à **Administração do Porto** e à **ANTAQ**, referente a si própria e às pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, sejam **Controladoras, Controladas** ou possuam controlador comum com a **Adjudicatária**;

6.2.7. cópia autenticada do contrato celebrado com o **Banco Depositário** e com a **ANTAQ**, observado o disposto no Item 7.1 e seguintes;

6.2.8. comprovante de abertura da **Conta Retenção** junto ao **Banco Depositário**;

6.2.9. comprovante de transferência para a **Administração do Porto** do **Valor de Outorga** ofertado no Leilão;

6.3. Em caso de descumprimento das condições previstas no Item 6.2, a **Adjudicatária** estará sujeita às penalidades previstas no Capítulo X.

CAPÍTULO VII – CONTRATAÇÃO DE BANCO DEPOSITÁRIO PARA CONSTITUIÇÃO DE CONTA RETENÇÃO

7.1. Como condição para assinatura do **Contrato de Concessão**, a **Adjudicatária** deverá ter: i) celebrado com o **Banco Depositário** e o **Poder Concedente** contrato de administração de contas, conforme minuta referencial relacionada no **Anexo 10** do **Contrato de Concessão**; e (ii) aberto a **Conta Retenção** em seu nome junto ao **Banco Depositário**.

7.1.1. A **Concessionária** deverá depositar na **Conta Retenção** os percentuais de sua Receita Líquida indicados no **Contrato de Concessão**.

7.1.2. O **Banco Depositário** deverá ter patrimônio líquido superior a R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de Reais) e atender aos mesmos requisitos de *rating* exigidos no Item 4.40.5.

7.1.3. O **Anexo 10** do **Contrato de Concessão** contém uma minuta de contrato de administração de contas, que tem caráter somente referencial e não vinculante, devendo a redação definitiva do instrumento ser previamente aprovada pelo **Poder Concedente**.

7.1.4. Os encargos e taxas relacionados à contratação do **Banco Depositário** serão arcados exclusivamente pela **Concessionária**.

7.1.5. O funcionamento da **Conta Retenção** observará o disposto na Cláusula 10 do **Contrato de Concessão**.

CAPÍTULO VIII – CELEBRAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

8.1. Cumpridas as exigências previstas nos Capítulos VI e VII, a **Adjudicatária** será convocada para assinar, com o **Poder Concedente**, o **Contrato de Concessão**.

8.2. A recusa da **Adjudicatária** em assinar o **Contrato de Concessão**, em até 5 (cinco) dias úteis, contados da respectiva convocação, sem justificativa aceita pelo **Poder Concedente**, sujeitará a **Adjudicatária** às penalidades previstas no Capítulo X.

CAPÍTULO IX – CRONOGRAMA DE EVENTOS

9.1. O desenvolvimento das etapas do **Leilão** observará a ordem de eventos e cronograma indicados na tabela a seguir.

9.2. A **Comissão de Licitação** terá a prerrogativa de alterar as datas mencionadas ao longo do presente **Edital** e no cronograma abaixo.

Evento	Data	Descrição do Evento
1	[•]	Publicação do Edital .
2		Abertura do prazo para impugnação do Edital .
3		Abertura de prazo para solicitação de esclarecimentos ao Edital .
4	[•]	Disponibilização do Anexo 1 .
5	[•]	Fim do prazo para apresentação de solicitação de esclarecimentos ao Edital .
6	[•]	Fim do prazo para impugnação ao Edital .
7	[•]	Divulgação das respostas aos esclarecimentos solicitados.
8	[•]	Entrega dos Volumes 1, 2 e 3 pelas Proponentes na B3 .
9	[•]	Divulgação do resultado da análise do Volume 1, com a indicação de eventuais documentações não aceitas e sua motivação.
10	[•] às [•]h	Início da Sessão Pública do Leilão , com: (i) a abertura das Propostas Econômicas (Volume 2) das Proponentes que tiverem o Volume 1 aceito pela Comissão de Licitação ; (ii) classificação das Propostas Econômicas ; e (iii) ordenação das Propostas Econômicas segundo a combinação entre o maior valor de Desconto sobre a Tarifa Básica de Infraestrutura de Acesso Aquaviário e o maior Valor de Outorga , bem como definição da Proponente vencedora.
11	Até [•]	Divulgação da Ata de Julgamento dos Volumes 2 e 3 e resultado preliminar do Leilão e início do prazo de eventuais recursos contra o resultado preliminar do Leilão .
12	Até [•]	Fim do prazo para interposição de eventuais recursos quanto ao resultado preliminar do Leilão .
13	Até [•]	Publicação do resultado definitivo do Leilão .
14	Até [•]	Homologação do resultado do Leilão e adjudicação de seu objeto.
15	Até [•]	Prazo para cumprimento das obrigações prévias à assinatura do Contrato de Concessão .
16	Entre [•] e [•]	Assinatura do Contrato de Concessão .

9.3. Eventuais modificações de datas serão divulgadas no sítio eletrônico [•].

CAPÍTULO X – PENALIDADES

10.1. A **Proponente** ou **Adjudicatária** que, convocada no prazo de validade de sua **Proposta Econômica**, deixar de cumprir as condições prévias para assinatura do **Contrato de Concessão**; não assinar o **Contrato de Concessão**; deixar de entregar documentação exigida neste **Edital**; apresentar documentação falsa; ensejar o retardamento da licitação; não mantiver a **Proposta Econômica**; comportar-se de modo inidôneo; praticar atos ilícitos, dentre os quais os previstos no Capítulo II-B, art. 337-E e seguintes, do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); fizer declaração falsa; cometer fraude fiscal; bem como descumprir qualquer outra condição estabelecida neste Edital ficará sujeita às seguintes sanções, a serem aplicadas pela **ANTAQ** no exercício de suas competências legais:

10.1.1. advertência;

10.1.2. multa, a ser calculada em processo administrativo, no qual serão assegurados o contraditório e a ampla defesa, a ser fixada em até 1% (um por cento) do valor estimado do **Contrato de Concessão**, devendo haver proporção entre a gravidade da infração e o valor da multa; e

10.1.3. suspensão temporária do direito de contratar ou participar de licitações por até 2 (dois) anos.

10.2. Sem prejuízo da aplicação das penalidades previstas no Item 10.1 e da eventual execução de **Garantia da Proposta**, a **Proponente** ou **Adjudicatária** poderá ser declarada inidônea para contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação da pessoa sancionada perante a autoridade.

10.3. Caso os danos causados superem o valor da **Garantia da Proposta** aportada, devido à sua gravidade, a **Proponente** ou **Adjudicatária** responderá pela indenização suplementar.

CAPÍTULO XI – DISPOSIÇÕES FINAIS

11.1. O **Leilão** poderá ser revogado pela **ANTAQ** ou pelo **Poder Concedente**, no uso de suas competências, por razões de interesse público decorrentes de fato superveniente devidamente comprovado, pertinente e suficiente para justificar tal revogação.

11.2. A **ANTAQ**, de ofício ou por provocação de terceiros, deverá anular o **Leilão** se verificada qualquer ilegalidade que não possa ser sanada.

11.3. A nulidade do **Leilão** implica a nulidade do respectivo **Contrato de Concessão**, não gerando obrigação de indenizar por parte do **Poder Concedente**, salvo na situação prevista no art. 59, parágrafo único, da Lei nº 8.666/1993.

11.4. As **Proponentes** são responsáveis pela análise de todos os dados e informações sobre o **Leilão**, cabendo-lhes, ainda, arcar com todos os custos e despesas referentes às providências necessárias à elaboração de sua **Proposta Econômica**, bem como à participação no **Leilão**.

11.5. A **Proponente** obriga-se a comunicar à **ANTAQ**, a qualquer tempo, qualquer fato ou circunstância superveniente que seja impeditivo das condições de habilitação, imediatamente após sua ocorrência.

11.6. As informações e documentos apresentados pelas **Proponentes** no âmbito desta licitação serão tratados com a devida confidencialidade, nas hipóteses legais.

11.7. Os atos previstos neste **Edital** deverão ser realizados em dias úteis, em dias e horários de expediente bancário, em Brasília.

Brasília, [•] de [•] de [•].

[•]

Agência Nacional de Transportes Aquaviários
