AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ

Respostas às contribuições do Projeto de Concessão do Porto de Itajaí

O PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ - CPLA, no uso das atribuições conferidas pela Resolução ANTAQ nº 94, de 21 de fevereiro de 2023, na legislação de regência e considerando o que consta do Processo nº 50300.020893/2021-36, divulga as respostas às contribuições do Audiência Pública nº 03/2024 recebidos até 07/05/2024.

Documento	Item do documento	Contribuição	Resposta
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	Prezados, O Município de Navegantes, por meio da Secretaria de Governo, vem, apresentar suas contribuições, considerando as melhorias planejadas para a área portuária. O interesse de Navegantes nessa audiência pública é motivado pela visão de melhorias significativas que trarão benefícios econômicos, sociais e ambientais para toda a comunidade. Destacamos alguns pontos específicos que consideramos de suma importância: Remoção do Navio Pallas e Capacidade da Bacia de Evolução: Reconhecemos a necessidade e importância da remoção do navio Pallas para possibilitar o aumento da capacidade da área da bacia de evolução do porto, possibilitando a evolução de navios de até 400 metros. Esta expansão trará benefícios tangíveis para a economia da nossa região, ademais a medida não apenas contribuirá para o desenvolvimento portuário, mas também para a segurança e eficiência das operações marítimas, motivo pelo qual sugerimos e requeremos a realização da 2ª etapa da bacia de evolução logo na 1ª etapa da concessão. Além disso, de modo imperativo, solicitamos que a obra referente à remoção do Pallas seja iniciada imediatamente, podendo, então, ser finalizada pela empresa concessionária, visto a urgência da demanda e todos os prejuízos já suportados. Em resumo, o aumento da capacidade da área da bacia de evolução é um passo crucial para o desenvolvimento econômico sustentável da nossa região. Projeto de Modificação do Molhe: É sabido da existência do projeto de deslocamento do Molhe do Bairro São Pedro, desenvolvido pela SPI, no objetivo também de ampliar a capacidade dos Portos para o recebimento de navios de grande porte, esse alargamento é um marco significativo que trará benefícios para a economia de toda região e atenderá os interesses de Itajaí e Navegantes. Navios de até 400 metros têm uma capacidade de carga substancialmente maior. Isso significa mais mercadorias movimentadas através dos nossos portos, resultando em um aumento significativo no comércio e receitas associadas. Nessa senda, diante da urgente necessidade de investimento para ampliação da capacidade portuária, o município de Navegantes entende como impreterível o projeto para o deslocamento do molhe (apoiando o projeto da SPI) e a remoção do navio Pallas, possibilitando assim, o ponto já citado do aumento da capacidade dos Portos. Ainda, cabe ressaltar que após as modificações ocorridas ao longo do tempo no molhe do bairro São Pedro e nas suas proximidades, ocasionaram diversos prejuízos ao município de Navegantes,	Agradecemos as diversas contribuições. A respeito do navio Pallas, o estudo considera a remoção de seu casco soçobrado na primeira etapa de investimentos. Já o Molhe Navegantes possui duas intervenções previstas, a primeira de revitalização na primeira etapa de investimentos, para reurbanização do acesso aos visitantes, e posteriormente de readequação até a segunda etapa de investimentos, sem prejuízo de que possa ser antecipada a critério do futuro concessionário. Sobre o Projeto Parque Linear, o Ministério aguarda que este seja apresentado formalmente para que se avalie oportunamente eventuais pontos de compatibilização com as intervenções de revitalização previstas. Com relação as palafitas, essas a princípio estão localizadas fora da poligonal do porto organizado, definida pela Portaria Nº 27/2020 do Ministério da Infraestrutura, assim não podendo integrar diretamente o escopo do futuro contrato, contudo, registra-se que o conjunto de intervenções previstas possibilitarão o aumento de capacidade portuária em toda a região e consequentemente fomentará seu desenvolvimento, além de maiores arrecadações pelos municípios, que passarão a deter melhores condições para solucionar essas relevantes questões sociais no entorno do Complexo Portuário. Quanto ao Conselho de Autoridade Portuária, sua composição não é objeto da presente audiência pública.

		principalmente no que concerne ao acúmulo de resíduos que tem prejudicado substancialmente a praia de Navegantes, na localidade do bairro São Pedro, merecendo urgente providência. Retirada das Palafitas: A retirada das palafitas é uma ação essencial para melhorar as condições de moradia e promover a dignidade dos moradores locais. Essa iniciativa reflete o compromisso do município com a inclusão social e o desenvolvimento urbano sustentável. Cabe informar que existem 80 famílias vivendo em palafitas, sendo uma população de baixa renda, vivendo em condições precárias em área de risco e invasão. Revitalização entre os Pontos Ferry Boat e Molhe com o Projeto Parque Linear: O projeto de criação de um parque linear entre os pontos ferry boat e o molhe representa uma oportunidade única de integração urbana, preservação ambiental e promoção do turismo. A revitalização dessa área contribuirá para a qualidade de vida dos cidadãos e a valorização do patrimônio natural. Revitalização do Molhe do Bairro São Pedro: O molhe do Bairro São Pedro é uma infraestrutura fundamental para a proteção costeira e o ordenamento do litoral. Sua revitalização não só garantirá a segurança da população, mas também proporcionará espaços públicos de lazer, esporte e cultura. Além disso, a revitalização do Molhe do Bairro São Pedro também visa promover a coesão social e o senso de comunidade. Espaços públicos bem projetados têm o poder de unir as pessoas e de incentivar a população para a manutenção do espaço com o uso consciente. Em resumo, a revitalização do Molhe do Bairro São Pedro não é apenas uma questão de infraestrutura, mas sim uma oportunidade de transformar o espaço em um lugar mais acolhedor, seguro e interessante para visitação, além de servir como um ponto de referência histórico e cultural para comunidade. Conselho da Autoridade Portuária (CAP): Diante da crescente importância do desenvolvimento da área que margeia o Rio Itajaí-Açú, solicitamos a participação ativa do município de Navegantes no Conselho da Autoridade Portuária, por meio de uma vaga no CAP, acreditamos fortemente que a inclusão do município de Navegantes no Conselho será benéfica para todos. Certos de que nossa participação resultará em benefícios significativos para todos os envolvidos, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais necessários. Atenciosamente, DAGMAR DE OLIVEIRA Secretário Municipal de Governo	
Minuta de Edital	1.3. Na contagem dos prazos estabelecidos neste Edital e	Para maior clareza e seguranca, solicita-se deixar mais claro a regra de contagem de prazos, se em dias corridos e/ou dias úteis. Sugere-se	Agradecemos a contribuição. A redação da subcláusula 1.3.1 do edital já consta conforme sugerido.

	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.	adicionar ao Edital seguinte redação: 1.3.1. Em regra, os prazos estabelecidos neste Edital são contados em dias corridos. Os prazos serão contados em dias úteis somente quando expressamente indicados neste Edital.	
Minuta de Edital	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.	Considerando que as Garantias de Propostas nas modalidades são hoje documentos natos digitais (ou seja, documentos originalmente criados em meio eletrônico, conforme definido no artigo 2º do Decreto nº 8.539/2015) sugerimos acrescentar sub clausula com o seguinte teor: 4.1.2.1 . Caso a Garantia da Proposta nas modalidades de fiança bancária ou apólice de seguro seja documento nato digital, sua cópia impressa com a indicação do meio de verificação de sua autenticidade será considerada a via original para fins do item 4.1. 2.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada, uma vez que o item 4.1.2 já trata da hipótese da forma da entrega da Garantia da Proposta.
Minuta de Edital	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).	Sugere-se aceitar a possibilidade no Edital de que a Proposta Econômica seja assinada digitalmente, observado o item 4.1.4 do Edital. Sugere-se a insercao do texto a seguir: 4.13.1. A Proposta Econômica poderá ser assinada digitalmente, nos termos do item 4.1.4 do Edital. Destaque-se que esse elemento facilita na montagem da proposta, reduzindo potenciais custos, sem interferir na seguranca do processo.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada, uma vez que o item 4.1.4 já trata da hipótese de assinaturas digitais dos documentos, não havendo a necessidade de realização do ajuste solicitado.
Minuta de Edital	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	Um ponto importante diz respeito ao valor solicitado como Garantia da Proposta (1% do Valor do Contrato) para a concessão em questão. Sabe-se que a Garantia da Proposta é calculada a partir de um percentual do Valor do Contrato, que, neste caso, é formado pelas receitas esperadas durante todo o prazo da concessão. Ao analisar a previsão de receita da Concessão do Porto de Itajaí/SC, observam-se premissas ousadas, principalmente no que diz respeito à previsão da	Agradecemos a contribuição , porém entende-se que o valor solicitado de Garantia da Proposta é adequado o porte do projeto, estando, dentro dos limites legais estabelecidos e mantendo o valor estabelecido nos leilões de concessões e arrendamentos portuários já realizados. Ademais, considerando o porte do projeto, não se vislumbra que a apresentação de garantia da proposta possa limitar ou inibir a participação de potenciais proponentes no leilão, uma vez que o valor da garantia da proposta

	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).	microdemanda capturada. O superdimensionamento da receita provoca um valor contratual irreal, consequentemente elevando os níveis de Segurança da Proposta, o que pode gerar um desincentivo à participação no evento. Um requisito de Garantia da Proposta demasiado elevada pode reduzir significativamente o número de partes interessadas na concessão e, portanto, inibir a concorrência (destruindo valor). Assim, como o objetivo da Garantia da Proposta é apenas exigir real comprometimento e seriedade dos participantes, sendo um complemento à qualificação econômico-financeira, uma abordagem mais adequada seria vincular o nível da Garantia da Proposta ao valor do Investimentos obrigatórios do contrato (é proposto 1% do seu valor), estes, na verdade, são efetivamente mensuráveis, ao contrário das receitas futuras que são mera perspectiva relacionada com um modelo teórico. Esta abordagem equilibraria melhor os custos de participação no processo de licitação.	é, justamente, proporcional ao projeto. Contudo, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste momento será realizada a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, informa-se que o novo valor da Garantia da Proposta foi estabelecida no valor mínimo de R$ 42.395.393,56 (quarenta e dois milhões, trezentos e noventa e cinco mil, trezentos e noventa e três reais e cinquenta e seis centavos).
Minuta de Edital	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.	Para maior clareza, sugere-se esclarecer o formato de apresentação dos documentos comprobatórios dos poderes de representação dos administradores da empresa emissora de que trata o item 4.39.2 do Edital.	Agradecemos a sua contribuição, esclarecemos que trata-se de instrumento de procuração específica ou outros meios que demonstrem a representação perante a sociedade emitente
Minuta de Edital	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:	A execução da garantia de proposta ocorre quando o participante, que não mantém a boa-fé em participar do leilao, se recusa a assinar o Contrato. Desta forma, a execução da garantia não pode estar vinculada a qualquer conduta que não seja comprovadamente dolosa e que cause dano efetivo à Administração. As possibilidades de execução da Proposta de Garantia previstas no Edital, porém, são muito amplas e destoam da finalidade desta medida. Veja, por exemplo, que o item 4.43 do Edital contém a possibilidade de execução da Garantia da Proposta nos casos de apresentação de documentos em desacordo com o disposto no Edital e também recusa em prestar esclarecimentos e documentos ou em atender às exigências solicitadas pelo Comissão de Licitação, nos prazos por ela determinados e nos termos do Edital. Particularmente em relação a tais casos é necessário: i. Apresentação de documentos que não estejam de acordo com o disposto no Edital: Fica entendido que as licitantes deverão primeiro ser notificadas de uma possível não conformidade e também ter tempo para sanar tal possível não conformidade. A	Agradecemos a contribuição e informamos que as alterações sugeridas serão acatadas conforme a resposta apresentada na audiência pública anterior , ou seja: (i) admitir a realização de diligências que permitam a correção de irregularidades de natureza meramente formal; (ii) excluir do rol de hipóteses de execução da garantia de proposta, os casos de simples inabilitação ou desclassificação por descumprimento da documentação, salvo se ficar caracterizado o cometimento de fraude no leilão." De qualquer forma, é importante destacar que qualquer possibilidade de execução de garantia será precedida de análise em processo administrativo com a oportunidade do contraditório e ampla defesa

		execução da Garantia da Proposta nunca deverá ser imediata. Além disso, não está claro como seria possível calcular a base dos danos decorrentes desta situação, o que dificulta a análise do risco desta etapa do processo pelo proponente. Diante do exposto, sugere-se que caso a apresentação dos documentos não esteja de acordo com o disposto no Edital, e a correção não seja feita pela licitante no prazo estabelecido para tanto, que a penalidade se limite ao desclassificação da licitante na licitação, e não à execução da Garantia da Proposta. ii. Recusa em fornecer esclarecimentos e documentos para atender às exigências solicitadas pela Comissão de Licitação, nos prazos por ela determinados e nos termos do Edital: Não está claro como seria possível calcular a base dos danos decorrentes desta situação , o que dificulta a análise do risco desta etapa do processo por parte do proponente. Diante do exposto, sugere-se, em caso de recusa de apresentação de documentos para atender aos requisitos solicitados pela Comissão de Licitação, que a penalidade se limite à inabilitação da licitante na licitação, e não à execução da Garantia de Proposta. Destaque-se ainda que ao apresentar essa mesma contribuicao na Audiencia Publica anterior a resposta da ANTAQ foi " Agradecemos a contribuição. Está previsto que qualquer execução da garantia de oferta será previamente submetida à ampla defesa e ao contraditório. De qualquer forma, aceita-se a sugestão de que o texto do Edital seja ajustado para: (i) admitir a realização de diligências que permitam a correção de irregularidades de natureza meramente formal; (ii) excluir do rol de hipóteses de execução da garantia de proposta, os casos de simples inabilitação ou desclassificação por descumprimento da documentação, salvo se ficar caracterizado o cometimento de fraude no leilão.", contudo, nao foi observada a inclusao desses textos adicionais na presente minuta de edital.	
Minuta de Edital	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	Para evitar questionamentos, sugere-se incluir no Edital que os CDs ou pen drives deverão constar nos envelopes relativos a cada um dos volumes. Além disso, é possível prever que tais mídias deverão ser acessadas pela Comissão de Licitação na sessão pública de abertura do respectivo volume, para que se verifique se estão legíveis e efetivamente atendem às exigências do Edital.	Agradecemos a contribuição, porém, destacamos que cabe ao proponente apresentar pen drive sem restrições de acesso ou proteção de conteúdo, com teor idêntico ao das vias impressas.

	conteúdo. Poderá ser apenas um único arquivo ou arquivos separados, desde que relativos ao mesmo volume.		
Minuta de Edital	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.	Sugere-se esclarecer se, para atendimento ao item 5.6 do Edital, baste a verificação da autenticidade das assinaturas por plataforma de assinatura eletrônica (CertiSign ou DocuSign, por exemplo) ou se a assinatura eletrônica deve ser verificável em algum tipo específico de verificador e, em caso afirmativo, qual (ITI, por exemplo).	Agradecemos a contribuição e informamos não há um verificador especifico. As assinaturas digitais apenas devem seguir o que dispõe o inciso II do Artigo 5º do Decreto nº 10.543, 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.
Minuta de Edital	8.2. A Comissão de Licitação terá a prerrogativa de alterar as datas mencionadas ao longo do presente Edital e no cronograma abaixo.	Os itens 8.1 e 19.1.41 do Contrato de Concessão tratam da transferência dos Contratos de Uso à Concessionária e das responsabilidades dele decorrentes. A Concessionária, não tendo sido parte na negociação de tais Contratos, desconhece os seus termos e informações relevantes, inclusive no que diz respeito a quaisquer responsabilidades deles decorrentes. Nesta linha, não se pode obrigar a Concessionária a assumir obrigações e eventuais dívidas que desconhece relativamente a contratos que não negociou. Sugere-se, nesta linha, que a Concessionária possa sub-rogar-se ou não nos Contratos de Uso, conforme a operação desenhada para o Porto. Em qualquer caso, deverá ser expressamente declarado que não haverá transferência de qualquer contrato que não esteja devidamente listado no Anexo 7, com todos os detalhes necessários para realizacao de due diligence para analise de eventual assunção das obrigações relacionadas. Caso isso não seja considerado, deverá, pelo menos, limitar a responsabilidade da Concessionária em relação a quaisquer responsabilidades decorrentes dos Contratos de Uso transferidos para a Concessionária. Note-se que o Anexo 7 contém apenas um Contrato de Utilização Listado, sem qualquer informação sobre a sua situação, obrigações, dívidas pendentes, pendências, etc. Em última	Agradecemos a contribuição. Informamos que a proposta será parcialmente acatada no sentido de melhor detalhar as informações acerca dos contrato de uso, a fim de trazer maior segurança jurídica aos interessados no momento da apresentação das propostas econômicas. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		análise, se nenhuma das situações for contemplada, que tais responsabilidades sejam transferidas para matriz de risco do Poder Concedente.	
Minuta de Contrato	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	Nos termos do Contrato, a Concessionária pode contratar as suas Partes Relacionadas para a execução de obras e serviços. Para tanto, fora estabelecidas regras em relacao as transacoes com Partes Relacionadas, que apresentara um formato padrão utilizados em outros projetos portuarios. Destaca-se contudo, que para o caso em tela, essas regras precisam ser adaptadas. Como e de amplo conhecimento, o mercado de dragagem e um mercado internacionalizado, e todas as empresas internacionais que operam no Brasil, com seus CNPJS locais, não possuem nenhum equipamento de dragagem registrado. Nesses casos, quando essas empresas realizam suas obras, os CNPJS nacionais transacionam com as suas contrapartes internacionais, empresas do mesmo grupo, que são as proprietárias diretas desses equipamentos. Ou seja, ao se aplicar a cláusula 12.11.5, o concessionário, que por regra terá uma empresa de dragagem como parte de sua JV, seria obrigado a realizar de processo competitivo junto ao mercado para contratação dos serviços de dragagem com partes relacionada. Como se observa, a empresa de dragagem responsável final pela execução dos serviços será uma empresa do mesmo grupo de um dos sócios da JV (empresa de dragagem nacional que não possui equipamentos em seu nome), sendo considerada dessa forma uma Parte Relacionada da própria Concessionária. Note-se que os documentos de licitação concebidos para a Concessão do Porto de Santos enfrentaram um desafio semelhante, mas chegaram a solução que deve ser aplicada a esta Concessão. Em relação às transações com Partes Relacionadas, esperava-se que a concessionária (i) elaborasse, publicasse e implementasse uma Política de Transações com Partes Relacionadas, que seguisse as diretrizes estabelecidas por entidades como o Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC) e o regulamento do Novo Mercado da Bolsa de Valores de São Paulo (B3); (ii) divulgasse as transações com Partes Relacionadas em notas explicativas às suas demonstrações financeiras; (iii) identificasse as transações com partes relacionadas em capítulo específico do relatório da administração, com um resumo dos contratos realizados durante o ano; e (iv) certificasse-se que todos os contratos com Partes Relacionadas fossem realizados em termos e condições aderentes às práticas de mercado. Por todo exposto, é imperioso que estes termos e	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada no sentido da retirada da previsão dada pela cláusula citada, em linha como praticado em outros projetos do setor portuário.

		condições sejam refletidos no Contrato de Concessão."	
Minuta de Contrato	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 13.12, tendo como beneficiários o Poder Concedente e a ANTAQ:	Em linha com outros leiloes portuarios ja realizados, onde o Poder Concedente optou, justificadamente, por eliminar a Garantia de Execução do Contrato, sugerimos a exclusao para o presente projeto. O art. 56, da Lei 8.666/93 permite que o Poder Concedente inclua no Edital a exigência de garantia tendo em vista a complexidade do caso concreto. Para tanto, o Poder Concedente deverá ter em mente se a inclusão da exigência de garantias para a execução do contrato não será tão onerosa a ponto de encarecer o objeto licitado, impactando negativamente no valor da outorga a ser ofertada. No caso do Porto de Itajaí, como a Concessionária já arca com diversas outras obrigacoes, o Poder Concedente deverá retirar a exigência de apresentação de garantia de execução contratual, permitindo assim a apresentação de melhores propostas. Esse raciocínio foi aplicado na licitação da área STS53, na qual foi decidida a não exigência da garantia contratual, em consonância com o entendimento do TCU mencionado no trecho a seguir: ""Nota Técnica nº 113/2021/CGMP-SNPTA/DNOP /SNPTA ... 37. Como fica claro no texto legal, a exigência de garantia contratual é competência da autoridade competente, no caso, o poder concedente que define as diretrizes do procedimento licitatório. 38. Nessa mesma linha, o Tribunal de Contas da União1 - TCU orienta: A Administração tem o direito de exigir a prestação de garantia na contratação de bens, obras e serviços, a fim de assegurar a plena execução do contrato e evitar danos ao bens públicos. Antes de estabelecer exigência de garantia no edital, a Administração, dada a complexidade do objeto, deverá avaliar se ela é realmente necessária ou se servirá apenas para encarecer o objeto. 39. Além de reafirmar o texto legal, o TCU vai além. A exigência de garantia contratual deve ser equilibrada pela administração de forma a não encarecer o objeto. No caso das licitações portuárias, a exigência de garantia contratual certamente entra na memória de cálculo dos licitantes e reduz o apetite por um valor de outorga maior, o que pode representar uma arrecadação menor com o certame. 40. Assim, tendo em conta que a principal obrigação do contrato de locação é a realização de investimentos mínimos, uma variável objetiva para definir se é ou não necessária uma garantia de performance é o montante do investimento a realizar. 41. Portanto, diante de tudo o que foi exposto, o poder concedente opta por não exigir garantia de desempenho do futuro beneficiário da área STS53. Caso a exigência não seja eliminada, é necessário estabelecer prazos para	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada. Inicialmente, dado o porte do empreendimento e o potencial impacto de eventuais descumprimentos contratuais, entende-se pela manutenção da Garantia de Execução do Contrato como necessária, dado o conjunto de obrigações a serem assumidas pelo futuro concessionário frente ao contrato de concessão. No mesmo giro, entende-se que o valor da garantia de execução do contrato, atrelado a Receita Bruta do empreendimento, é adequada, uma vez que guarda proporção ao objeto e resguarda a execução do contrato de concessão.

		redução e liberação de garantias, associando validades e valores a determinados marcos da concessão. ii. Alternativamente: redução do valor da Garantia de Execução."" Caso não seja compreendido pela eliminação da Garantia de Performance, o valor deverá, no mínimo, ser revisto. A Garantia Contratual é calculada a partir de um percentual do Valor do Contrato, neste caso representado pela soma nominal das receitas esperadas ao longo da vigência do Contrato. Ao analisar a previsão de receitas da Concessão Itajaí, observam-se de premissas ousadas. Presume-se que as previsões de receitas aumentarão substancialmente, o que resulta em requisitos muito elevados para a Garantia de Execução, uma vez que a avaliação otimista do negócio gera um elevado potencial VPL. Além disso, há grande preocupação com o comportamento do Poder Concedente em relação à concessionária ao longo do contrato, pois, como a concessão é um contrato de longo prazo, o papel do Poder Concedente permeará diversas administrações, aumentando assim a percepção de risco inerente na análise de ativos desta natureza. Ressalta-se que a Garantia de Execução normalmente é feita pela empresa concessionária junto às instituições financeiras. Tais garantias pesarão substancialmente no balanço da concessionária e, consequentemente, reduzirão proporcionalmente os recursos para investir em ativos reais que beneficiarão o desenvolvimento do porto. Ressalte-se que a Garantia de Execução visa assegurar o cumprimento das obrigações da concessionária. Assim, ao observarmos as boas práticas internacionais em concessões, vemos que a Garantia de Execução costuma estar vinculada aos seguintes pontos: I. Investimentos Obrigatórios previstos no contrato (manter sempre uma garantia de execução de 1% em relação ao valor dos investimentos obrigatórios ainda não executado); II. Garantia de pagamento de outorgas (geralmente equivalente a um período de outorgas a pagar) III. Securitização para pagamento de eventuais penalidades por um determinado período de tempo (ex. 6 meses). Diante do exposto, caso não se entenda pela eliminação da exigência de garantia, sugere-se a alteração do parâmetro da garantia de execução para as sugestões apresentadas em substituição ao percentual do valor do contrato."	
Minuta de Contrato	19.1.2. Interferências dos investimentos com outras estruturas, redes e equipamentos, incluindo os custos necessários para	Sugere-se que seja esclarecido no Contrato de Concessão que a Cláusula 19.1.2 se refere apenas às interferências de investimentos com outras estruturas, redes e equipamentos, incluindo custos necessários para a relocação e remoção de interferências, existentes e identificadas antes do início da Prazo da	Agradecemos a contribuição. Conforme previsto no edital, é responsabilidade do interessado a 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

	remanejamento e remoção de interferências;	concessão. Portanto, sugerimos a adoção da seguinte redação: 19.1.2. Interferências provenientes de investimentos em outras estruturas, redes e equipamentos, incluindo os custos necessários à relocalização e remoção de interferências, existentes e identificadas antes do início do prazo da Concessão.	inspeções, estudos e observações mais criteriosas. Assim, não se mostra adequado limitar a matriz de risco em comento da forma proposta, visto que afrontaria a previsão editalícia.
Minuta de Contrato	19.1.13. Obtenção, manutenção e renovação de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, incluindo os custos associados a tais medidas;	A obtenção de licenças, alvarás e autorizações relativas à Concessão que ultrapassagem dos prazos máximos de emissão pelas autoridades e desde que a Concessionária não tenha dado origem ao atraso, recai sobre o Poder Concedente, nos termos do 19.2.4 do Contrato. Como se sabe, não há previsão normativa quanto aos prazos máximos para emissão de todas as licenças, alvarás e autorizações necessárias relacionadas à Concessão. Além disso, a demora na emissão de licenças, alvarás e autorizações é um problema conhecido, cujo risco não pode ser assumido pela Concessionária (19.1.13 e 19.1.16) – especialmente quando a obrigação depende necessariamente da atuação do Governo e dos seus órgãos reguladores. Sugere-se, portanto, a exclusão dos itens 19.1.13 e 19.1.16 do Contrato e alteração na redação do item 19.2.4, conforme segue: 19.2.4. Atraso na emissão de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão por parte do Governo; Sabe-se que e comum que a ANTAQ se manifeste em relacao a matriz de risco alegando que a distribuição dos riscos entre as partes, procura observar o princípio de alocação de determinado risco à parte que tem melhores condições de gerenciá-lo. No caso em tela, a concessionaria nao tem condicao nem controle total em relacao ao controle deste risco, uma vez que apos protolocar os estudos e aplicar os programas necessarios, passa a depender exclusivamente de agentes externos para emissao e manutencao de licencas. Como se observa, a concessionaria nao pode ser considerada responsavel por um risco, pois nao tem capacidade de total de gerenciamento do mesmo.	Agradecemos a contribuição. Com relação aos riscos de obtenção, manutenção e renovação de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, em regra se observar o princípio de alocação de risco à parte que tem melhores condições de gerenciá-lo, conforme bem observado na presente contribuição. Assim, não pode ser excluída a subcláusula 19.1.13. Ademais, justamente por reconhecer que eventualmente podem existir situações que extrapolam a capacidade de gerenciamento de risco pelo concessionário que foi previsto o compartilhamento de risco evidenciaado nas subcláusulas 19.1.16 e 19.2.4. A proposta de alteração da subcláusula 19.2.4 apresentada na presente contribuição não poderia ser acatada, visto que transferirira ao Poder Concedente o risco decorrente de atrasos nos quais o próprio Concessionário teria dado causa, o que afrontaria o interesse público.
Minuta de Contrato	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;	Com e de amplo conhecimento, o Porto de Itajai/SC deixou de operar linhas de contêineres em meados de 2022. Adicionalmente, até o presente momento, o Contrato de Transição assinado em meados de 01/2024 para operação transitória da área ainda não publicizou a assinatura de contrato com nenhum serviço de contêineres. Sabe-se ainda que o mercado de contêineres e extremamente verticalizado e especializado, sendo que toda sua organização ao longo de uma rota e feita de forma integrada, dado que os terminais representam apenas mais uma parada dentro de uma grande rota circular. Por esse motivo, verifica-se que	Agradecemos a contribuição. Conforme descrito na contribuição, a descontinuidade operacional observada na movimentação de contêineres no Porto de Itajaí é singular e seus eventuais impactos na previsão de demanda da Concessão exigiu cuidados adicionais. Essa situação ensejou alterações na Seção B do EVTEA, que está evidenciado no relatório da seguinte forma: "Além disso, em função da recente perda de linhas no Porto de Itajaí, fora adotada um ramp up de captura da macrodemanda para a movimentação de contêineres no Porto, conforme explicitado na tabela 13. Dessa forma, estabeleceu-se nível

		a demanda projetada nas simulações financeiras do projeto, não consideraram de forma plena essas particularidades, o que faz com que a demanda inicial desse novo terminal (ramp up) tenha grandes possibilidades de não se efetivar conforme o esperado, fazendo naturalmente com que as partes interessadas incluam esse risco em suas análises, reduzindo naturalmente seu apetite ou sua disposição em relação aos montantes a serem apresentados em forma de proposta. Por esse motivo, sugere-se que o item 19.1.24 seja relativizado, no que se refere a fase de ramp up do terminal (primeiros 5 anos), o que seria uma demonstração do Poder Concedente de que ele realmente e sensível aos desafios desse projeto, e partilha dos riscos de demanda inicial, uma vez que o grande desafio do projeto em questão tem forte ligação com o fato do Porto de Itajai ter deixado de receber linhas fixas a mais de 1 ano.	diferentes de captura da macrodemanda para fins de modelagem econômico financeira e dimensionamento das infraestruturas.". Nesse sentido, não será acatada a sugestão de relativização do item 19.1.24, visto que os impactos decorrentes da atual situação operacional do Porto de Itajaí já foram considerados na previsão de demanda do estudo. Isso, sem prejuízo de novos ajustes de ramp up que possam se fazer necessários até a publicação do edital. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	19.1.30. Variações de taxas de câmbio que afetem os custos da Concessionária, exceto nas situações expressamente previstas no Contrato de Concessão;	O peso das atividades de dragagem no Porto de Itajaí é bastante expressivo, tanto em termos de CAPEX quanto de OPEX. Os equipamentos de dragagem das maiores multinacionais presentes no Brasil são importados, portanto os principais componentes de custos estão atrelados à moeda estrangeira (USD/EURO), ex.: I. Depreciação e seguros de equipamentos; II. A tripulação da embarcação é composta predominantemente por estrangeiros; III. Custos de importação (EUR/Semana) que dependem diretamente do valor residual do equipamento; 4. Custos administrativos não locais ligados à sede da empresa (estrangeira); V. Parte substancial da equipe do projeto formada por estrangeiros (alta qualificação);. Os preços dos combustíveis nos portos brasileiros são cotados diariamente em USD e, portanto, são diretamente influenciados pela variação cambial entre o real e o dólar. A percentagem dos custos de combustível em relação aos custos totais do projeto varia entre 15-30%, dependendo do âmbito da obra e dos equipamentos utilizados. Como o modelo de receita da concessionária é baseado em reais, e a maior parte dos seus custos são baseados em EURO/USD, o impacto direto das variações cambiais em USD e EURO é significativo. Isto é considerado um risco por investidores e instituições financeiras, impactando negativamente no custeio e na viabilidade do projeto, além da atratividade geral do ativo. Assim, seria benéfico para as companhias marítimas que utilizam o canal de acesso hidroviário se as tarifas fossem ajustadas com base na taxa de câmbio com o dólar ou o euro, uma vez que as suas tarifas de frete também são baseadas em USD/EUR. Nesta linha, nota-se que as tarifas portuárias relacionadas com o canal de acesso	Agradecemos a contribuição. Informamos que existe o entendimento de que a cobrança direta da tarifa em moeda estrangeira depende de regulamentação do Banco Central e do Conselho Monetário Nacional, não sendo a Lei nº 14.286/2021 autoaplicável, nesse momento. De qualquer forma, caso a regulamentação seja feita ao longo da execução do contrato, entendemos que o contrato pode ser alterado a fim de contemplar a nova previsão legal regulamentada. Quanto a alocalão de risco cambial residual, consideramos que a futura concessionária terá capacidade de gerenciar, através de instrumentos financeiros específicos, o risco cambial atribuído. No que tange a experiência de outros setores, como os apontados no caso rodoviário, importante consignar que aquele setor não conta com uma fórmula de reajustamento contratual que considera os componentes cambiais diretamente na tarifa, de tal forma que o instrumento adotado para mitigação do risco cambial, é, justamente, o denominado 'Mecanismo de proteção cambial". Portanto, entende-se que o risco cambial encontra-se devidamente alocado, sendo coberto, em grande parte, através do IRC definido no contrato e no anexo 3, cabendo a futura concessionária a gestão do risco cambial residual através da definição de gerenciamento de risco próprio,bem como de instrumentos financeiros específicos. Diante do exposto, informamos que a contribuição não será acatada.

		foram indexadas atraves de formula de reajustamento especifica, contudo com aplicacao anual, o que mantem o projeto com um relevante nivel de risco devido a fluatacao cambial. Para evitar esse nivel de exposicao, alternativamente, poderia ser permitida a cobrança pelo acesso hidroviário em dólares americanos, em linha com as diretrizes do Novo Marco Cambial, estabelecido pela Lei nº. 14.286/2021, com a respectiva revisão de regulamentações setoriais para esse fim. Dentre as diversas alterações relevantes introduzidas pelo Novo Marco do Câmbio, o pagamento em moeda estrangeira de obrigações a pagar no Brasil foi permitido em relação a diversas situações, inclusive, (i) em contratos celebrados por exportadores em que a contraparte é concessionária, permissionário, autorizado ou arrendatário nos setores de infraestrutura, (ii) nos contratos e títulos referentes ao comércio exterior de bens e serviços, seus financiamentos e suas garantias; e (iii) nas situações previstas na regulamentação editada pelo CMN, quando a estipulação em moeda estrangeira puder mitigar o risco cambial ou aumentar a eficiência do negócio (conforme art. 13, I, VII e VII, da Lei nº 14.286/2021). Caso não seja possível atender à sugestão, o risco cambial residual (nao coberto pelo formula index proposta em contrato) deverá ser alocado na matriz de risco do poder concedente, permitindo o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Nesse sentido, vale destacar que o STJ, por ocasião do julgamento do REsp nº 1.433.434/DF, reconheceu que o desequilíbrio decorrente de variações cambiais significativas e imprevisíveis ensejaria a restauração do equilíbrio econômico-financeiro do país. do Contrato, em consonância com o disposto no art. 65, II, ‘d’, da Lei nº 8.666/1993. Por fim, a previsão de mecanismos para mitigar os efeitos decorrentes da variação cambial foi uma preocupação presente em outras licitações. Ver, por exemplo, o Contrato de Concessão das Rodovias BR-153/TO/GO, BR-080/GO, BR-414/GO, celebrado em 29/09/21 entre ANTT e ECOVIAS DO ARAGUAIA S.A., no qual foi previu que a Concessionária seria responsável pelos riscos decorrentes da variação cambial, mas não sem restrições, mas observados limites para aplicação do mecanismo de proteção cambial: 21.1 Com exceção dos riscos expressamente atribuídos ao Poder Concedente nos termos do nos termos da subcláusula 21.2 e demais disposições contratuais, a Concessionária é total e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, incluindo, mas não se limitando, aos seguintes riscos: (...) 21.1.16 variação cambial, observado o termos e limites de	

		aplicação do Mecanismo de Proteção Cambial, nos termos do Anexo 11;	
Minuta de Contrato	19.1.41. Eventuais passivos dos Contratos de Uso transferidos à Concessionária nos termos do Anexo 7;	Em relação aos passivos cujo risco se pretende transferir para a Concessionária, o item 19.1.41 dispõe que os passivos relativos aos Contratos de Uso transferidos para a Concessionária, nos termos do Anexo 7, deverão ser assumidos por esta. A referida exigência não se afigura razoável, uma vez que a Concessionária desconhece os detalhes relativos ao Contrato elencado neste Anexo, desconhecendo o seu objeto e informações relevantes. A Concessionária não pode ser obrigada a assumir um risco decorrente de uma responsabilidade da qual nem sequer tem conhecimento. Sugere-se, nesta linha, a exclusão deste item, ou, alternativamente, que seja fornecida a relação completa dos Contratos a serem transferidos, indicando, no mínimo, objeto, partes, obrigações, situação, pendências, informações quanto ao eventual indenizações, pendências, etc., com a respectiva confirmação de que todos os Contratos de Uso que serão transferidos estarão devidamente listados no Anexo 7, conforme a seguinte redação: 19.2. A Concessionária não se responsabiliza pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, de responsabilidade do Poder Concedente: (...) 19.2.20. Quaisquer responsabilidades dos Contratos de Uso transferidas para a Concessionária que não estejam expressamente indicadas no Anexo 7.	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será parcialmente acatada no sentido de melhor detalhar as informações acerca dos contrato de uso, a fim de trazer maior segurança jurídica aos interessados no momento da apresentação das propostas econômicas. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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;	Nos termos do item 19.2.6, o Poder Concedente assume os riscos relativos a vícios ocultos nos Bens Reversíveis transferidos à Concessionária pelo Poder Concedente, desde que identificados no prazo de 12 (doze) meses a contar da Data da Assunção. O prazo de 12 meses, porém, não parece razoável, dada a complexidade e magnitude do Porto de Itajaí. você não pode responsabilizar o revendedor por aquilo que ele não sabe. Portanto, sugere-se ampliar o prazo para no mínimo 60 (sessenta) meses, dividindo os prazos entre equipamentos e infraestrutura, por exemplo: (i) Equipamentos: 12 (doze) meses; (ii) Infraestrutura de cais, pátio, etc.: 60 (sessenta) meses. Destaque-se que esta mesma contribuicao foi apresentada na Audiencia Publica anterior, tendo sido respondida da seguinte forma: ""Agradecemos sua contribuição e informamos que a solicitação será parcialmente atendida. O Poder Concedente assumirá os riscos relativos a defeitos ocultos nos Bens Reversíveis transferidos à Concessionária pelo Poder Concedente, desde que identificados conforme descrito abaixo:i) Equipamentos: 12 (doze) meses a contar da Data de Assunção; ii) Infraestrutura: 36 (trinta e	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada.

		seis) meses a contar da Data da Assunção; Os trinta e seis meses correspondem à 1ª fase de investimentos, havendo tempo suficiente para investigação de toda a área de concessão, preparação de projetos e execução de investimentos relevantes."" Apesar da resposta positiva, o item nao foi alterado na Minuta de Contrato atual, de forma que solicitamos re-avaliacao deste item.	
Minuta de Contrato	34.1. A Concessionária deverá consultar os Usuários em relação, pelo menos, ao seguinte:	Sugere-se que a obrigação prevista no item 34 do Contrato de Concessão seja relativizada, não como um dever, mas como uma faculdade conferida à Concessionária, conforme a seguinte redação: 34.1. A Concessionária poderá, com o objetivo de induzir uma efetiva cooperação e partilha de informações entre a Concessionária e as partes interessadas relevantes, promovendo acordos e soluções negociadas, consultar os Usuários em relação a: 34.1.1. Propostas de cumprimento das obrigações previstas no Anexo 1, em particular no que se refere aos projetos de investimentos; 34.1.2. Propostas de remuneração pelas Atividades desempenhadas pela Concessionária; e 34.1.3. Propostas de tarifacao. 34.2. O objetivo das consultas é induzir uma cooperação eficaz e a partilha de informações entre a Concessionária e as partes interessadas relevantes, promovendo acordos e soluções negociadas. (...) 34,3. A Concessionária poderá estipular procedimentos de forma a promover a eficácia das consultas, seguindo boas práticas, tais como as recomendadas em manuais de organizações internacionais como OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico, IMO - Organização Marítima Internacional, ESPO - Organização Europeia dos Portos Marítimos. e AAPA - Associação Americana de Autoridades Portuárias, em especial: 34.3.1. Estabelecer um prazo razoável para o recebimento de manifestações dos interessados relevantes e garantir que estes tenham acesso às informações necessárias à elaboração de manifestações fundamentadas; e 34.3.2. Sempre que considerar relevante e apropriado para o desenvolvimento do Porto, a Concessionária considerará estas manifestações na elaboração das suas propostas finais.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a previsão contratual visa, justamente, que a concessionária tenha o dever de realizar a consulta aos usuários, de tal forma a criar um processo ativo de interação com esses. Assim, a relativização pretendida na contribuição desvirtuaria o princípio da cooperação ativa entre a concessionária e os usuários, a medida que tornaria a consulta facultativa, trazendo uma redução a participação social e ao princípio geral da consulta aos usuários. Dessa forma, a contribuição não será acatada.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.1.4. Sobre os investimentos obrigatórios previstos para o canal de acesso e operações. Resumo: • A exigência contratual de investimentos específicos em determinadas estruturas expõe a concessionária aos riscos de não concretização da demanda e, consequentemente, de superdimensionamento da infraestrutura, afetando significativamente a saúde financeira da concessão. A experiência das	Agradecemos a contribuição. Os investimentos previstos na modelagem ora submetida à audiência pública visam a aumentar a competitividade do Porto de Itajaí em face de uma conjuntura atual adversa. O Porto de Santos, por exemplo, possui autorização para operações com navios de LOA 366m desde fevereiro de 2021, ao passo que Itajaí está limitado a embarcações com LOA 350m. Assim, conclui-se que o planejamento portuário deve contemplar

			concessões no setor aeroportuário demonstra as vantagens de implementar um modelo de concessão que vincule a realização de novos investimentos à verificação dos gatilhos de demanda ao longo do tempo, com o objetivo de manter os níveis de serviço, e atribuir à concessionária a gestão e alocação de recursos em novos investimentos, sem contratos de obrigações em grandes investimentos específicos de médio e longo prazo. Em relacao aos navios de 400 m de LOA, propõe-se o desenvolvimento de uma métrica para vincular a necessidade de obras no canal de acesso em função de projetos de expansão em terminais concorrentes, especialmente no porto de Santos. Argumentos: Dentre os investimentos previstos para o projeto de concessão do Porto de Itajaí, estão previstas obras no canal de acesso ao complexo portuário. As obras são justificadas pela necessidade de aumentar a capacidade para receber navios de maior comprimento (LOA) e, consequentemente, com maior capacidade de carga. Os investimentos estão divididos fases e, além de serem de grande importância, contemplam também a implantação de diversos equipamentos específicos para cais de movimentação e pátios de armazenamento. No setor aeroportuário, houve experiências negativas com a vinculação de grandes investimentos por parte das concessionárias. O mais emblemático desses casos é o do Aeroporto de Viracopos, que teve que ser licitado novamente porque a concessionária, que havia entrado em recuperação judicial, não conseguiu reverter os déficits operacionais, após investimentos em superestruturas que não foram remunerados conforme esperado devido ao facto de a procura observada ter sido substancialmente inferior ao esperado (40% inferior apenas em 2018). Tal caso também foi objeto de estudo do BNDES, que conclui que as mudanças instituídas a partir da quarta e, principalmente, quinta rodada de concessões, como a inclusão de gatilhos de demanda para a realização dos investimentos e a liberação dos recursos da concessionária obrigação de realizar grandes investimentos, foram fatores preponderantes para o maior sucesso destas concessões. Essa experiência também vem do setor rodoviário, no qual a ANTT já adota há anos essa metodologia para as concessões de rodovias federais, inclusive fazendo parte da política de concessões de rodovias federais, conforme art. 5º da Portaria nº 609, de 5 de outubro de 2016, do atual Ministério dos Transportes. Vale ressaltar a importância do Porto de Santos como hub nacional na navegação de longo curso, pois constatou-se que, segundo dados de 2020 e 2021, cerca de apenas 1% dos navios que escalaram em Itajaí	os desafios de médio e longo prazo e os investimentos propostos estão aderentes às necessidades futuras do Complexo Portuário de Itajaí. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada.

		não passaram por Santos. Ainda nesse sentido, não há perspectiva, no médio e longo prazo, de que Itajaí se torne um pólo nacional, devido à importância do interior do Porto de Santos que abrange todo o estado de São Paulo, o maior PIB do país. o país. Além disso, Santos não possui projetos de ampliação do canal de acesso hidroviário, em parte por impossibilidades técnicas de expansão do canal para receber navios de até 400 m de LOA, o que deverá manter Itajaí como um porto competitivo no longo prazo com a embarcação recebendo capacidade de ate 366 m de LOA. Sugestões: Propõe-se que seja adotado o método de gatilhos de demanda para investimentos em horizontes temporais, em substituição aos investimentos em infraestrutura específica, vinculando a obrigação contratual da concessionária ao nível de serviço. Em relação à capacidade de recepção de navios até 400 m de LOA, propõe-se que a necessidade de expansão do canal seja vinculada por meio de uma métrica que considere as perspectivas de expansão em terminais concorrentes, particularmente no porto de Santos. (366m)	
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Em relação às projeções descritas nos Estudos de Mercado, especialmente no que diz respeito às estimativas de crescimento dos volumes de contêineres a serem movimentados no Complexo Portuário de Itajaí, para fins de avaliação econômico-financeira, dimensionamento de infraestrutura, custos operacionais, entre outros, verifica-se que a modelagem da presente Concessão incorreu em imprecisões substantivas, que deverão ser abordadas na versão final dos documentos. Isso porque os Estudos de Mercado limitaram-se à análise de dois cenários distintos, a partir de duas abordagens metodológicas alternativas, notadamente: (i) como referência, buscamos avaliar a trajetória de movimentação dos principais produtos exportados e importados pelo Complexo, aplicando, então, as taxas de crescimento de movimentação previstas no Plano Mestre de Itajaí; e (ii) alternativamente, a demanda foi estimada com base na projeção macroeconômica dos principais destinos das exportações que passam pelo Complexo, para o direcionamento dos embarques de longo curso, e na projeção de crescimento da economia brasileira, para o direcionamento dos embarques de longo curso. Ocorre que, em ambos os casos, a modelagem deixou de considerar elementos muito relevantes que tem enorme impacto para projecoes de demanda, tanto do terminal, como da utilizacao do canal de acesso. Destaque-se: 9i) A rescisão do contrato de arrendamento vigente no Porto de Itajaí em dezembro de 2022, e a (ii) completa paralizacao das atividades, com a consequente (iii)	Agradecemos a contribuição. Informamos que com a revisão da data base do estudo, decorrente do processo de audiência pública atual, a demanda será revistiada a fim de melhor representar a situação da movimentação do Complexo Portuário. Além disso, com a expectativa da retomada das operações no Porto de Itajaí em virtude do contrato transitório, será possível realizar uma avaliação mais precisa das condições das linhas marítimas e da movimentação portuária no momento imediatamente anterior a publicação do edital. Dessa maneira, informamos que a contribuição será acatada, no sentido de revisão da demanda do Complexo Portuário em função da realidade da movimentação e do esperado início da execução do contrato transitório. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		desmoblizacao da cadeia vinculada ao terminal, a (iv) descontinuidade de manutencao periodica dos equipamentos existentes, a (v)retirada de equipamentos promovida pela antiga arrendataria (sem a consequente atualizacao da lista de ativos existentes), (vi) a parada operacional para obras de bercos na Portonave. Note que tanto em relacao ao Porto de Itajai, quanto em relacao ao terminal privado da Portonave, suas respecitovas controladoras, armadoras de grupo verticalizados, ja direcionaram parte dos volumes movimentados atualmente em Itajaí para o outros termiais da região, sendo que o reflexo dessa transferencia e tao devastador, quem atualmente a Autoridade Portuaria nao arrecada recursos financeiros suficientes sequer para manter os pagamentos do contrato de dragagem de manutencao. Dessa forma, entende-se que as projecoes de demanda inseridas no estudo, nao podem, sob nenhuma hipostese, deixar de refletir a grave situacao do complexo portuario, que e de amplo conhecimento publico, nao sendo razoavel dessa forma que todos os graves e complexos elementos que hoje afligem o complexo portuario de Itajai, nao sejam minimamente incorporados/refletidos na modelagem financeira proposta.	
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Verifica-se que a modelagem da dragagem de manutencao do projeto previu custos de mobilizacao anual de R$ 1.517.738,50, contudo, a metodologia de estabelecimento desses custos nao foi descrita na Secao D Operacional do Estudo. Considerando que outros estudos deste mesmo Poder Concedente, como Concessao do Canal de Acesso de Paranagua, ou ate mesmo estudos anteriores do Ministerio da Infraestrutura (Concessao do Porto de Santos), descreveram as metodologias para estalecimento deste custo. Pelo exposto, solicitamos informar a memoria de calculo/metodologia utilizada para estabelecimento do valor aplicado como mobilizacao.	Agradecemos a contribuição. Para os custos de mobilização, adotou-se a premissa de que o futuro concessionário terá de mobilizar um equipamento de aproximadamente 11.000m³de capacidade de cisterna anualmente para realizar a dragagem de manutenção. Assim, foram calculados os custos incorridos para uma distância máxima de 400 milhas náuticas, pois alguns dos principais portos do Brasil estão localizados nesse raio. A concessionária poderá aproveitar oportunidades comerciais devido ao grande volume potencial de obras de dragagem em andamento ao longo do horizonte contratual da concessão. Importante destacar, no entanto, que os riscos atinentes à estratégia de mobilização foram alocados integralmente ao Concessionário. Dessa forma, informamos que a contribuição foi acatada.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Para evitar a implementação de investimentos muito precoces, que ainda não tenham demanda e necessidade comprovadas, sugere-se que o Anexo 1 do Contrato contemple a previsão de gatilhos para o início de cada fase de expansões (investimentos), considerando um prazo para posterior execução do mesmo. Por exemplo: (i) Atingido o volume de movimentação de 560 mil TEUs, a Concessionária deverá iniciar o plano de investimentos previsto na fase I para ampliar a capacidade do Terminal para 900 mil TEUs, com prazo de implantação de até 3 anos; (ii) Atingido o	Agradecemos a contribuição. Informamos que os investimentos previstos no Anexo I estão plenamente alinhados ao PDZ do Porto e a poligonal recentemente revisitada em processo de revisão junto ao Ministério de Portos e Aeroportos, de tal forma que os investimentos estão alinhados ao planejamento setorial. Quanto a situação do complexo portuário, em função da demanda projetada, informamos que no processo de revisão dos estudos antes da publicação final do Edital, serão realizados ajustes na demanda, a fim de representar a realidade do Complexo Portuário, o que

		volume de movimentação de 900 mil TEUs, a Concessionária dará início ao plano de investimentos previsto na fase II para ampliar a capacidade do Terminal para 1.200 mil TEUs, com prazo de implantação de até 3 anos; O escalonamento das obrigações de expansão atreladas aos gatilhos de movimentação trará mais racionalidade aos investimentos, a partir de sua execução em momento realmente necessário. Verifica-se ainda que o formato atual dos investimentos nao difere muito do modelo apresentado na Audiencia Publica anterior, contudo, a situacao do complexo portuario de Itaja se agravou de forma severa, sendo bastante razoavel que os estudos capturem essa nova realidade. Nao e de se esperar que um complexo sem movimentacao desde dezembro de 2022, tenha capacidade de ter uma mesma resposta a demanda do que aquele projetado anteriormente.	pode, se for o caso, ser refletido nas obrigações de investimento do futuro concessionário, tanto em termos de capacidade quanto em termos dos momentos das interveções. Assim, a contribuição será parcialmente acatada. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	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, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, e composta de, ao menos, uma empresa de dragagem, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10.	Foi incluido a obrigacao de participacao de uma empresa de Dragagem no consorcio, contudo o contrato nao trouxe qualquer critério de seleção dos Proponentes habilitados para o Leilão, de forma a garantir que os proponentes possuam qualificação suficiente e adequada para executar os serviços e realizar os investimentos obrigatórios previstos no Contrato de Concessão, assegurando, dessa forma, o interesse público relacionado à Concessão. Nesse sentido, destaque-se que o mercado de dragagem é marcado por uma cobertura geográfica mundial, contando com diversos agentes internacionais que desempenham um papel significativo na prestação destes serviços. Assim, numa perspectiva de política pública, seria ideal atrair os agentes internacionais para o Leilão, sobretudo por serem estes os principais detentores da expertise necessária para a prestação adequada dos serviços. No entanto, a redação atual, as regras constantes do Edital nao trazem qualquer criterio de habilitacao. Dessa forma, o Edital deveria exigir que os Proponentes comprovem que possuam em seu quadro de pessoal, ou no quadro das empresas parte de seu grupo economico, na data da apresentação da proposta, engenheiro,com atestados emitidos em seu nome comprovando ter executado serviços de complexidade e abrangência compatíveis com o objeto da Concessão. Tal exigência, por óbvio, deve alcancar a utilização de atestados estrangeiros relativos a serviços realizados no exterior, uma vez que os grupos de dragagem têm abrangência global; e (ii) consequentemente, diante da abrangência global desse mercado, é fundamental possibilitar que tais certificados possam ser emitidos não só nacionalmente (sujeitos ao devido registro no CREA), como também internacionalmente (emitidos por	Agradecemos a contribuição. Informamos que a habilitação técnica das empresas de dragagem foram revistos, sendo incorporados critérios de habilitação técnica. Ao mesmo passo, as regras de apresentação de atestados do responsável técnico pelos serviços também foi flexibilizada.

		entidades públicas ou privadas, sujeitos à legislação local aplicável). Considerando a natureza do mercado de dragagem, a possibilidade de participação no Leilão (no âmbito da habilitação técnica) por profissionais que tenham conduzido serviços em âmbito global também aumentará a competitividade do Leilão, garantindo a participação de empresas/profissionais qualificados para realizar o escopo da Concessão. Nesse sentido, sugerimos a seguinte clausula: 4.50.5. A Proponente que participar do leilão ideverá ser uma empresa de Dragagem que tenha certificados fornecidos por pessoas jurídicas públicas ou privadas, em nome do técnico responsável pelo serviço em nome da Proponente, comprovando que realizaram, nos últimos 3 anos, no Brasil ou no exterior, serviços com equipamentos como Dragagem TSHD, totalizaram um mínimo de 10 M m3.	
Minuta de Edital	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.	Conforme o item 6.1 do Edital, a Adjudicatária terá 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da publicação do ato de homologação e adjudicação do Leilão, para cumprir as obrigações prévias à celebração do Contrato de Concessão. Entre essas condições, existe a obrigação de pagar 100% do Valor de Outorga ofertado no Leilão, nos termos do item 6.2.9. Do ponto de vista do financiamento do projeto, referida obrigação prévia e excessiva. Em primeiro lugar, é importante ter-se em vista que o vencedor do certame terá de finalizar todos os acordos necessários à obtenção e levantamento dos fundos necessários previamente ao pagamento de 100% da do Valor de Outorga. Certamente são necessários mais de 45 dias para finalizar esses acordos e obter esses fundos, mesmo considerando que, na data da oferta, os principais termos e condições já tenham sido acordados entre o Proponente e os bancos. Além disso, do ponto de vista das finanças corporativas, a exigência de um pagamento antecipado de 100% do Valor de Outorga ofertado no Leilão impõe um desnecessário fardo sobre a viabilidade econômica do projeto. Em suma, a lógica de se exigir o pagamento de 100% do Valor de Outorga ofertado no Leilão no prazo de 45 dias é uma limitação para o próprio financiamento desse pagamento. Embora a análise para o financiamento possa ser efetuada previamente pelos financiadores, os potenciais credores exigirão uma análise aprofundada das questões ambientais e técnicas relacionadas ao projeto. O financiamento poderá ser feito sob uma garantia corporativa, mas e complexo obter esse montante em uma modalidade non recourse , o que diminuirá a atratividade financeira da Concessão. Por estas e muitas outras razões, não é prática comum no Brasil exigir o pagamento antecipado de 100% do Valor de Outorga ofertado no Leilão.	Agradecemos a contribuição. Relembramos que o funding necessário ao cumprimento das obrigações contratuais é de responsabilidade da adjudicatária e da futura concessionária. Quanto a distribuição dos pagamentos entre a contribuição fixa inicial e as contribuições fixas anuais, bem como eventual parcelamento da contribuição fixa inicial, serão revisitadas no momento da avaliação da viabilidade economico financeira do projeto. Vale informar, ainda, que a despeito do pagamento da contribuição fixa inicial como obrigação prévia a assinatura do contrato, a mesma ja foi flexibilizada. Primeiramente, o percentual da contribuição fixa inicial foi reduzida de 70% ára 50%. Além disso, a modelagem não prevê o pagamento de contribuição fixa e contribuição variável nos cinco primeiros anos, equacionando a estrutura de funding necessária, ainda. Além disso, o pagamento antecipado da outorga reduz o risco de seleção adversa. Dessa forma, informamos que a contribuição foi parcialmente acatada, no sentido de avaliação quanto a adequação da distribuição dos percentuais atribuídos a contribuição inicial fixa e as contribuições fixas anuais contratualmente definidas.

		Esse tipo de modelagem reduz a competitividade do projeto. Por essa razão, é prática corrente no setor portuário exigir o pagamento de 25% do Valor de Outorga ofertado pela Adjudicatária no Leilão, como obrigação prévia à celebração do contrato. O saldo remanescente do Valor de Outorga é normalmente pago em prestações anuais, ao longo do período da concessão; ou em função do cumprimento de determinadas condições estabelecidas no contrato de concessão.	
Minuta de Edital	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, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, e composta de, ao menos, uma empresa de dragagem, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10.	Foi incluido a obrigacao de participacao de uma empresa de Dragagem no consorcio, contudo o contrato nao trouxe qualquer critério de seleção dos Proponentes habilitados para o Leilão, de forma a garantir que os proponentes possuam qualificação suficiente e adequada para executar os serviços e realizar os investimentos obrigatórios previstos no Contrato de Concessão, assegurando, dessa forma, o interesse público relacionado à Concessão. A fim de aprimorar os critérios de seleção dos Proponentes habilitados para o Leilão, de forma a garantir que os concorrentes possuam qualificação suficiente e adequada para executar os serviços e realizar os investimentos obrigatórios previstos no Contrato de Concessão, assegurando, dessa forma, o interesse público relacionado à Concessão, faz-se importante que certas disposições do Edital adicionadas. Caso certas condicoes nao sejam adicionadas, existe um sério risco de que uma concessionária que não faça parte do grupo empresarial de uma empresa de dragagem não possa contratar os serviços necessários em tempo útil e com a qualidade exigida no Contrato de Concessão, podendo vir a prejudicar todo o complexo portuario de Itajai/SC. A fim de proteger o interesse público da participação de empresas sem condições adequadas para garantir a execução dos serviços, bem como de concorrentes meramente especulativos, é fundamental que o Edital preveja garantias adicionais para o Poder Concedente. Assim, a medida mais adequada seria a exigência de que todos os proponentes comprovassem possuir e/ou ter alugado os equipamentos necessários como requisito de habilitação técnica antes da realização do Leilão. No entanto, considerando que a Lei nº 8.666/93, art. 30, § 6º, não permite o estabelecimento de requisitos de propriedade relativos aos equipamentos que serão necessários para a execução dos respectivos serviços, a melhor alternativa para o interesse público seria, nos termos do Acórdão TCU nº 365/2017, exigir do licitante vencedor, como condição prévia à assinatura do Contrato de Concessão, a apresentação de comprovação de que os equipamentos, cuja disponibilidade foi	Agradecemos a contribuição. Informamos que a habilitação técnica das empresas de dragagem foram revistos, sendo incorporados critérios de habilitação técnica. Quanto a inclusão de item relativo a obrigação prévia a assinatura do contrato, a contribuição será acatada com a seguinte redação: "6.4. Ratificação da Declaração, emitida pelo proprietário do equipamento ou do seu detentor da disponibilidade comercial, de que a Adjudicatária 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 4 do Contrato de Concessão, nos termos definidos no Edital."

		previamente declarada, foram definitivamente adquiridos e/ou locados pelo licitante vencedor antes da assinatura do Contrato de Concessão. Assim, o Poder Concedente teria maior certeza de que, mais do que uma mera declaração, a Concessionária possuiria, de fato, capacidade técnica para cumprir as suas obrigações no âmbito da Concessão.	
Minuta de Edital	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, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, e composta de, ao menos, uma empresa de dragagem, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10.	Foi incluido a obrigacao de participacao de uma empresa de Dragagem no consorcio, contudo o contrato nao trouxe qualquer critério de seleção dos Proponentes habilitados para o Leilão, de forma a garantir que os proponentes possuam qualificação suficiente e adequada para executar os serviços e realizar os investimentos obrigatórios previstos no Contrato de Concessão, assegurando, dessa forma, o interesse público relacionado à Concessão. Nesse sentido, deve ser incluído elemento de qualificação técnica para a empresa de Dragagem. Para elaboração desse elemento três grandes aspectos devem ser levados em consideração pelo Poder Concedente: (i) os grupos de dragagem possuem uma abrangência global e são compostos por várias entidades pertencentes ao mesmo grupo económico e, sendo assim, sobretudo para um projeto tão inovador quanto a Concessão em comento, deve ser permitido a um licitante apresentar certificados emitidos em nome de entidades do seu grupo; (ii) além disso, considerando também a abrangência global deste mercado, é fundamental permitir que tais certificados técnicos possam ser emitidos não só a nível nacional, mas também a nível internacional; (iii) finalmente, considerando a natureza inovadora da presente Concessão e o valor estratégico do Acesso Aquaviário ao Porto de Itajai/SC, os atestados devem demonstrar adicionalmente que as experiências apresentadas pelos Proponentes são recentes e, portanto, refletem sua capacidade atual de cumprir as obrigações estabelecidas no Contrato de Concessão (com data de emissão não superior a 5 (cinco) anos). Quanto à sugestão do item (i), caso não seja permitida a utilização de certificados de experiência internacional do grupo econômico do Proponente para demonstrar a sua capacidade técnica, o Poder Concedente estará limitando - sem a devida justificação - a capacidade de agentes internacionais relevantes participarem no Leilão. Tal limitação reduziria a concorrência (prejudicando o interesse público), uma vez que alguns grupos internacionais - devido a regras de governança, restrições relacionadas a financiamento de projetos, entre outros motivos - simplesmente não teriam a experiência credenciada para participar da licitação. Por isso, o Edital deve ser ajustado para	Agradecemos a contribuição e informamos que, no caso de Proponentes estrangeiras, a regra de apresentação de atestados foi flexibilziada, nos termos da cláusula 4.56.2.2. Dessa forma, a contribuição será acatada, em linha com o que vem sendo praticado no modelo de concessão de canais de acesso, a exemplo do projeto de Paranaguá/SC, que conta com previsão similar.

		autorizar a apresentação de atestados técnicos que demonstrem a experiência de empresas que compõem o seu grupo econômico. Como exemplos recentes de autorizações editalícias semelhantes, é possível citar as licitações para a Concessão dos Serviços de Saneamento da Cidade do Rio de Janeiro/RJ e da Cidade de Maceió/AL, bem como as Concessões da Rodovia Via Dutra e da Rodovia Rio-Valadares. Em relação a sugestão do item (ii), que diz respeito à admissão de certificados emitidos fora do Brasil (portanto, sem necessidade de registro no CREA), é de suma importância que o Edital seja ajustado para contemplar tal possibilidade, que também é prática comum no Brasil e em outras jurisdições. Ao permitir que tais certidões sejam emitidas no exterior, o Edital ampliará o número de Proponentes que poderão participar do Leilão. Caso a apresentação de certificações internacionais não seja permitida, o Poder Concedente estaria simplesmente ignorando toda a experiência estrangeira sobre o assunto. Ademais, conforme mencionado, é bastante comum que grandes obras contenham em seus editais uma autorização expressa e clara, no capítulo da qualificação técnica, permitindo que os Proponentes apresentem documentos emitidos no exterior. Esse procedimento foi utilizado nas licitações da Primeira Rodada de Concessões Aeroportuárias no Brasil, na licitação da Linha Amarela do Metrô de São Paulo, da Ponte de Itaparica, do Sistema Municipal de Saúde de Maceió e da Linha Verde do Metrô de São Paulo. A respeito da sugestão do item (iii), relacionada à necessidade de os Proponentes demonstrarem que sua experiência técnica é recente e atual (não superior que 5 anos), nos parece que essa seria uma importante melhoria no modelo contratual. É bem verdade que a Concessão em questão - diferentemente de outros serviços de dragagem contratados no Brasil - é um contrato complexo de longo prazo e, como tal, o setor público deve certificar-se de que o licitante vencedor possui as capacidades necessárias e será capaz de cumprir todas as obrigações durante todo o período de vigência do contrato de concessão.	
Minuta de Contrato	7.3.6. O Regulamento de Exploração do Porto disporá, dentre outros aspectos, das regras de gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário.	Nos termos das Cláusula 7.3.6 do Contrato de Concessão, a Concessionária é obrigada a seguir, por exemplo, o Regulamento de Exploração do Porto (REP) emitido pela Administração do Porto. Embora esta disposição seja fundamental para assegurar a cooperação entre a Administração do Porto e a Concessionária, tal previsão cria um risco relevante de que a Concessionária seja obrigada a obedecer a condições e requisitos supervenientes estabelecidos pela Administração do Porto, mesmo	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada no sentido de prever uma matriz de riscos mais detalhada, onde alterações no REP que tragam repercussão sobre o equilíbrio econômico financeiro do contrato sejam passíveis de recomposição. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com

		quando estes criem novos custos e/ou obrigações, que possam afetar o equilíbrio financeiro do Contrato de Concessão. Como caso típico de Fato do Príncipe, o Contrato de Concessão deverá garantir expressamente o direito a um reequilíbrio econômico-financeiro a favor da Concessionária, caso qualquer alteração do REP afete a Concessionária ou a sua capacidade de pagamento das dívidas contraídas no âmbito dos contratos de financiamento para o Projeto.	a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	7.3.6. O Regulamento de Exploração do Porto disporá, dentre outros aspectos, das regras de gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário.	Nos termos das Cláusula 7.3.6 do Contrato de Concessão, a Concessionária é obrigada a seguir, por exemplo, o Regulamento de Exploração do Porto (REP) emitido pela Administração do Porto. Embora esta disposição seja fundamental para assegurar a cooperação entre a Administração do Porto e a Concessionária, tal previsão cria um risco relevante de que a Concessionária seja obrigada a obedecer a condições e requisitos supervenientes estabelecidos pela Administração do Porto, mesmo quando estes criem novos custos e/ou obrigações, que possam afetar o equilíbrio financeiro do Contrato de Concessão. Como caso típico de Fato do Príncipe, o Contrato de Concessão deverá garantir expressamente o direito a um reequilíbrio econômico-financeiro a favor da Concessionária, caso qualquer alteração do REP afete a Concessionária ou a sua capacidade de pagamento das dívidas contraídas no âmbito dos contratos de financiamento para o Projeto.	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada no sentido de prever uma matriz de riscos mais detalhada, onde alterações no REP que tragam repercussão sobre o equilíbrio econômico financeiro do contrato sejam passíveis de recomposição. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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;	Com relação ao capital social mínimo exigido da Concessionária, deve-se ter em conta o quanto segue. Deve-se considerar, inicialmente, que o método de depreciação adotado é linear, havendo a obrigatoriedade de depreciação integral dos investimentos ao longo do prazo de concessão. Ocorre que a depreciação reduz a base de lucros acumulados da Concessionária e, consequentemente, a capacidade de distribuição da geração de caixa. Neste sentido, destaca-se que, após a fase de investimentos, não há uma necessidade de capital próprio para novos investimentos obrigatórios - os quais poderiam justificar a manutenção dos níveis mínimos de capital social exigidos até a conclusão dos investimentos obrigatórios. A este respeito, rememora-se que o Governo Federal já previu em outros projetos de infraestrutura similares mecanismos de redução de capital, ao longo do prazo de concessão, para mitigar o efeito de retenção ineficiente do caixa da concessionária. Pode-se nomear como precedentes os seguintes projetos no setor rodoviário: (i) a licitação da BR-153/TO/GO e BR-080/414/GO (Acórdão TCU 4036/2020); (ii) a relicitação da Rodovia Presidente Dutra em 2021	Agradecemos a contribuição. Informamos que a mesma será acatada, com a criação de um mecanismo de redução de capital autorizativa no contrato, dando maior flexibilidade as exigências de capital a medida em que o contrato é executado, especialmente em função da entrega dos principais investimentos previstos. Contudo, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste momento será realizada a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, informa-se que os novos valores de Capital Social Mínimo foram substancialmente reduzidos.

		(Acórdão TCU 1766/2021); (iii) relicitação da BR-116/465/493/RJ/MG em 2022 (Acórdão TCU 3136/2021); (iv) BR-381/MG ("&"Acórdão TCU 1142/2023); (v) e BR-040/MG (Acórdão TCU 2208/2023), entre outros. Considerando que a retenção de forma ineficiente de caixa do projeto implica a impossibilidade de distribuição de resultados ao investidor, tal elemento impacta a análise do investimento e reduz a competitividade do certame e a disponibilização de benefícios aos Usuários. Solicitamos, assim, a implantação de um mecanismo de autorização automática da redução de capital ao longo do prazo de Concessão, com a redução gradativa da exigência de manutenção do capital social mínimo, conforme abaixo, de modo que a redução de capital até o patamar estipulado em Contrato não demande anuência prévia do Poder Concedente. Tal mecanismo envolveria a exigência de (i) 100% do Capital Social Mínimo no primeiro ano de execução da Concessão; (ii) 81,25% do Capital Social Mínimo no segundo ano de execução da Concessão; (iii) 62,50% do Capital Social Mínimo no terceiro ano de execução da Concessão; (iv) 43,75% do Capital Social Mínimo no quarto ano "&"de execução da Concessão; e (v) 25,00% do Capital Social Mínimo a partir do quinto ano de execução da Concessão, até o final do Contrato.	
Minuta de Contrato	13.10.3. Manter a integridade da Área da Concessão e das Instalações Portuárias, inclusive adotando as providências necessárias à sua desocupação quando irregularmente ocupadas por terceiros;	Nos termos da Cláusula 13.1.3 do Contrato de Concessão, a Concessionária deve manter a integridade da Área de Concessão e das suas instalações, adotando todas as medidas necessárias para desocupar as áreas que venham a ser ilegalmente ocupadas na Concessão. Note-se, no entanto, que (i) a Concessionária é mera executora das diretrizes fixadas pela Administração do Porto, a qual é a grande responsável pelas interações entre o complexo portuário e as comunidades lindeiras (relação porto-cidade); e (ii) a Concessionária não dispõe de poder de polícia para tomar tais medidas, ao passo que a Administração do Porto dispõe da Guarda Portuária e, consequentemente, está mais adequadamente equipada para desempenhar tais funções. A fim de reduzir as incertezas relativas a esta Concessão, a Cláusula 13.1.3 deve ser ajustada de modo a refletir as capacidades reais de cada parte com relação a possíveis ocupações ilegais da Área de Concessão (incluindo possíveis manifestações públicas das comunidades indígenas da região). Portanto, a Administração do Porto deve assumir essa responsabilidade.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a contribuição será acatada no sentido de prever uma melhor distribuição das responsabilidades sobre a área da concessão, prevendo os papéis da concessionária e da administração portuária pública. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	21.4.2. Por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão, os	O Anexo 3 regulamenta a forma de reajuste das tarifas cobradas pela Concessionária e quais Parâmetros da Concessão serão aplicados como variáveis na fórmula de reajuste. Entre	Agradecemos a contribuição. Informamos que o processo de Revisão dos Parâmetros da concessão será precedido de audiência pública, com ampla discussão pública da matéria, e

	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.	os Parâmetros da Concessão, pode-se identificar (i) um Fator Q, destinado a criar incentivos para o aumento da qualidade dos serviços prestados pela Concessionária; (ii) um Fator X, destinado a criar incentivos para ganhos de produtividade; e (iii) o IRC, índice destinado a mitigar o risco cambial a que a Concessionária está exposta. Mais importante ainda, é preciso reconhecer que a fórmula de reajuste aplicável à estrutura tarifária que a Concessionária está autorizada a cobrar é um elemento fundamental para a avaliação financeira dos Proponentes no contexto do Leilão. Além disso, um aspecto relevante para a avaliação de risco do Projeto diz respeito ao fato de que se trata de uma concessão pioneira do acesso aquaviário de um importante porto no Brasil, cenário no qual as autoridades competentes não possuem um histórico relevante de regulação tarifária para este tipo de ativo. Assim, a Cláusula 21.4 do Contrato de Concessão, que permite à ANTAQ alterar unilateralmente os Parâmetros da Concessão, após um período de 5 anos, traz grande incerteza à Concessão, uma vez que os Proponentes não podem modelar adequadamente as receitas esperadas da Concessão após o período inicial de 5 anos. Assim, pode ser interessante a implementação de um processo destinado a avaliar a aderência dos Parâmetros da Concessão à realidade do projeto, refletindo o que o Setor Rodoviário conhece como uma ""Revisão Ordinária"" do Contrato de Concessão. No entanto, particularmente quando se trata de um projeto inovador como este, o Contrato deve regular adequadamente as variáveis mais cruciais para o seu sucesso, prevendo que eventuais reajustes dos Parâmetros da Concessão sejam objeto de mútuo acordo entre as Partes.	tem por objetivo manter a eficiência e a atualidade da prestação dos serviços. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	O contrato estabelece como risco atribuível ao Poder Concedente a variação de assoreamento no Canal de Acesso, acima dos limites estabelecidos por meio da Tabela 9 do Anexo I do Contrato. O limite estabelecido de 17% foi estabelecido com base (i) nos limites mínimos e máximos de assoreamento do Rio Itajaí-Açu correspondem a meio desvio padrão observado na série amostral de 28 (vinte e oito) anos de vazão sólida em suspensão na bacia hidrográfica do rio Itajaí-Açú, medidas em postos fluviométricos, entre os anos de 1993 e 2020. Destaque-se que a previsão de bandas de assoreamento de um canal de acesso, em especial após atividades de dragagem de aprofundamento, num processo tão complexo como aquele ora em tela, é atividade sujeita a diversos erros e imprecisões. Adicionalmente, é importante destacar que, caso sejam verificados níveis de assoreamento superiores à banda de variação, a forma	Agradecemos a contribuição. 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, ou outra norma que a substituir da minuta de contrato está alinhado à regulamentação da ANTAQ. Os prazos e ritos processuais para reequilíbrio não são objeto da presente consulta e audiência pública e estão sujeitos à regulação setorial. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada.

		de reestabelecimento do equilíbrio econômico do Contrato, conforme previsto na Clausula 24 do Contrato de Concessão, poderá envolver: (i) alteração no valor das tarifas portuárias; (ii) alteração no prazo de concessão; (iii) alteração das obrigações contratuais; (iv) revisão da Contribuição Variável isoladamente ou em conjunto com a Contribuição Fixa devida pela Concessionária, (v) alteração nas metas de nível de serviço ou de investimentos obrigatórios mínimos previstos no Anexo 1 e (vi) outra forma definida em comum acordo entre o Poder Concedente e a Concessionária. Ocorre que, caso o risco se materialize, naturalmente a Concessionária procederá à execução dos serviços de dragagem exigíveis, comprometendo recursos próprios de forma imediata e prejudicando o fluxo de caixa do empreendimento - o que poderá inclusive comprometer a capacidade de investimentos da Concessionária. Todavia, a forma de reparação, por meio do reequilíbrio contratual descrito, exigirá um processo administrativo longo, que comumente levará mais de 2 anos para sua conclusão, sendo que a forma de reparação está fora do controle da Concessionária. Ou seja, um problema no fluxo de caixa no momento D, pode ser endereçado, via ampliação de prazo, em D+X anos. Nesse sentido, dado os potenciais riscos relacionados a variações na sedimentação acima das bandas estabelecidas, sugere-se a inclusão de mecanismo contratual de revisão tarifária imediata a ser aplicada no momento da materialização do risco relacionado ao assoreamento do canal, de modo a mitigar potenciais riscos à Concessionária e a saúde financeira da Concessão, os quais terão o potencial de prejudicar a execução do Contrato.	
Minuta de Contrato	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.	Nos termos da Cláusula 21.3, um Fator X, a ser aplicado na fórmula de reajuste da estrutura tarifária da Concessionária, poderá afetar positiva ou negativamente o reajuste anual, dependendo da evolução de determinadas variáveis relacionadas à eficiência do Acesso Aquaviário ao Porto de Itajai/SC. No entanto, cabe ressaltar que não há qualquer disposição no Contrato de Concessão, ou em seus cronogramas, que regule o Fator X ou a metodologia para sua definição. Dessa forma, a ANTAQ deverá elaborar um regulamento ex-post para determinar como o Fator X deve ser concebido e aplicado. Ocorre que um aspecto relevante para a avaliação dos riscos relacionados a este projeto diz respeito ao fato de que se trata de uma concessão pioneira do acesso aquaviário de um importante porto no Brasil, sendo que as autoridades competentes não possuem um histórico relevante de regulação tarifária para esse tipo de ativo. Assim, a ausência de uma metodologia clara e expressa para	Agradecemos a contribuição. Informamos que a regulamentação do Fator X em concessões portuárias é um processo conduzido pela ANTAQ no âmbito da regulamentação setorial. Quanto a regulamentação da matéria, está em andamento o Desenvolvimento de Projeto de Pesquisa e Inovação Acadêmica para proposição de Metodologia de Cálculo do Índice de Produtividade dos Reajustes Tarifários dos Portos Organizados (FATOR X), contratado junto ao Centro de Estudos em Regulação de Mercados (CERME) da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas (FACE) - CERME/FACE da Universidade de Brasília.

		a determinação do Fator X traz grande incerteza para a Concessão, uma vez que os Proponentes não podem modelar adequadamente as receitas esperadas da Concessão. Além disso, o Porto de Itajai/SC esta passando por um complexo momento no que se refere ao seu nível de movimentação, e sua retomada, pos leilão do porto de Itajai e pos finalização das obras da Portonave, e de difícil previsao. A retomada de movimentação plena dessas estruturas poderá acarretar num aumento acentuado na movimentação total do Complexo Portuario de Itajai/SC, o que não pode ser visto como um simples crescimento orgânico. No entanto, sem uma definição clara do Fator X antes da licitação, não há como avaliar claramente como essas retomadas afetarão a ""eficiência do acesso aquaviário"", e, portanto, seus efeitos para a estrutura tarifária da Concessionária. A definição do Fator X, e dos seus impactos na estrutura tarifária da Concessão, é um aspeto extremamente sensível no âmbito do seu modelo econômico-financeiro e será crucial para garantir a viabilidade de um financiamento na modalidade non recourse para o Projeto. Os financiadores exigirão visibilidade sobre qualquer assunto ou mecanismo que possa ter impacto no fluxo de caixa do projeto, sendo muito importante estipular um limite máximo para a influência do Fator X sobre a estrutura tarifária da Concessão. Assim, considerando os aspectos inovadores deste projeto, o Contrato de Concessão deve regular adequadamente as variáveis indispensáveis para o seu sucesso, como é o Fator X, sob pena de reduzir a financiabilidade e a atratividade da Concessão.	
Minuta de Contrato	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:	Nos termos da Cláusula 24.3 do Contrato de Concessão, no caso de acontecimentos supervenientes que exijam o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, o Poder Concedente poderá escolher discricionariamente a alternativa mais adequada para a indenização da Concessionária. No entanto, importa destacar que, tendo em vista o caráter inovador da presente Concessão, não se pode assumir que a integralidade dos instrumentos disponíveis previstos na Cláusula 24.3, em concreto, será suficiente e capaz para reestabelecer o reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão a favor da Concessionária, incluindo (i) a prorrogação do Contrato de Concessão, considerando que não é claro se a prorrogação de um contrato de tão longo prazo será do interesse da Concessionária; (ii) a alteração das obrigações de investimento (que deverão estar totalmente concluídas no prazo de 5 anos); e (iii) a redução dos níveis de serviço previstos no Contrato de Concessão (de modo a deteriorar as condições do Acesso Aquaviário ao	Agradecemos a contribuição. Informamos que as alternativas de recomposição do equilíbrio economico-financeiro do contrato estão dispostas na minuta de Contrato. Assim, a definição da melhor forma de recomposição depende, fundamentalmente, da natureza da alocação do risco bem como das condições de contorno da materialização do risco que ensejaram o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, deve-se prever alguma margem de discricionariedade para melhor modular a solução ao caso concreto, inclusive com a hipótese de solução firmada de comum acordo entre as partes. Dessa forma, a contribuição não será acatada, tendo em vista a necessidade de manutenção da prerrogativa do Poder Concedente e a existência de hipótese, inclusive, de outras formas de recomposição acordadas entre as partes. Quanto ao mecanismo de conta vinculada, informamos que a mesma foi retirada da modelagem em função de decisão do Tribunal de Contas da União, não sendo

		Porto de Itajai em detrimento dos seus Usuários e de todo o complexo portuário). Reconhecendo a incerteza que permeia tais instrumentos, a Cláusula 23.3.6 permitiu ao Poder Concedente conceber outras alternativas de reequilíbrio, que deverão ser acordadas com a Concessionária. Com efeito, considerando as peculiaridades deste projeto específico, com o objetivo de garantir maior segurança e permitir que os Proponentes ofereçam propostas mais competitivas para a Concessão, é fundamental que a Cláusula 24.3 preveja um procedimento consensual para a eleição do instrumento de reequilíbrio mais adequado - que, em qualquer caso, deverá ser acordado com a Concessionária. Adicionalmente destaque-se que um importante elemento de mitigação de risco relacionados ao processo de reequilíbrio contratual foi retirado dessa modelagem. O inteligente mecanismo da conta vinculada poderia ser utilizado para mitigar riscos dessa natureza, uma vez que agregaria um grande mecanismo de liquidez a concessão, reduzindo de forma relevante seu nível de risco e consequentemente aumentando o seu nível de atratividade. Destaque-se ainda que vemos com uma certa estranheza a retirada desse mecanismo em função da determinação da Corte de Contas, uma vez que esse mesmo mecanismo foi incluído em outras concessões, também aprovadas pela própria Corte de Contas.	possível a sua reinclusão, sob pena de descumprimento de determinação exarada pela Corte de Contas.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	De acordo com o item 135 do Anexo 1 do Contrato de Concessão, a aferição do fator IQS, variável chave para a definição da estrutura tarifária da Concessão, deve ter por base a data de emissão dos documentos oficiais que estabelecem e/ou alteram o Calado Máximo Operacional (CMO), emitidos pela Administração do Porto e pela Autoridade Marítima. Considerando que, no que concerne ao IQS, a Concessionária possui margens apertadas para manter sua estrutura tarifária (com um KPI de apenas 15 dias/ano do CMO abaixo dos padrões estabelecidos no Contrato de Concessão), o disposto no item 123 do Anexo 1 não aloca corretamente os riscos relacionados à avaliação do IQS. Neste sentido, uma vez que a Administração do Porto e a Autoridade Marítima apontem que a CMO não está em conformidade com os padrões aplicáveis, a Concessionária deve tomar as medidas necessárias para restabelecê-lo. No entanto, após estas medidas serem tomadas pela Concessionária, esta não tem qualquer controle sobre a data em que estas autoridades reconhecerão o CMO ajustado. Tendo em vista que a Concessionária não tem qualquer controle sobre a data em que a Administração do Porto e a Autoridade	Agradecemos a contribuição. Apesar de a atribuição de estabelecimento do Calado Máximo Operacional (CMO) não competir diretamente à Concessionária, isto é, a aferição da meta não se encontrar integralmente em sua governabilidade, o racional deste Contrato estimula a Concessionária a envidar esforços necessários para a realização de obras, serviços e estudos previstos para subsidiar a Administração do Porto e a Autoridade Marítima no estabelecimento do CMO condizente às metas contratuais. Nessa linha, o Contrato acaba por induzir, a médio e longo prazo, uma relação de confiança entre Concessionária, Administração do Porto, Autoridade Marítima, prestadores de serviço de praticagem local e terminais portuários (agentes econômicos responsáveis pela logística de cargas que utilizam-se do Complexo Portuário de Itajaí) para que as deliberações referentes à CMO e condições de navegabilidade das embarcações sejam adequadas não somente pela ótica da segurança da navegação, mas também pela eficiência das operações portuárias. Diante desse quadro, o Contrato é cristalino em alocar os riscos relacionados ao não alcance dos níveis de serviço contratualmente dispostos a Concessionária. Nesse sentido, entende-se que o Indicador de

		Marítima emitirão os documentos oficiais que estabelecem e/ou alteram a CMO, é fundamental que seja a Concessionária responsável apenas e exclusivamente pelos dias em que as normas do IQS não foram cumpridas por sua própria responsabilidade. Assim, após o reconhecimento oficial, pelas Autoridades Portuária e Marítima, do restabelecimento da CMO em termos aderentes às normas aplicáveis, a contagem dos dias relativos ao fator IQS deverá contabilizar exclusivamente os dias transcorridos até o momento em que a Concessionária concluiu efetivamente as suas medidas corretivas - mitigando, assim, eventuais riscos relacionados com a demora das Autoridades Portuária e Marítima em reconhecer as intervenções levadas a cabo pela Concessionária. Se na teoria de riscos a parte que deve assumir riscos em uma matriz e aquela que tem mais capacidade de suporta-los, não faz sentido inserir um risco de não cumprimento de meta contratual em que a homologação depende exclusivamente de órgãos externos sem qualquer tipo de controle ou influencia do concessionário.	Qualidade do Serviço (IQS) proposto contribui para o alinhamento de interesses entre os diversos atores associados à operação do acesso aquaviário. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	26.2. Pelo descumprimento ou atraso no cumprimento deste Contrato de Concessão, a ANTAQ ou o Poder Concedente, observadas as respectivas competências, poderão, garantida prévia defesa, aplicar, isolada ou cumulativamente, à Concessionária as seguintes sanções:	Entre as penalidades por descumprimento das disposições do Contrato de Concessão, a Cláusula 26.2.(vi) menciona a possibilidade de cassação do próprio Contrato. Nenhuma outra disposição do Contrato de Concessão esclarece ou detalha o que a cassação implicaria, com exceção da Cláusula 26.4, segundo a qual "A aplicação da sanção de cassação caberá ao Poder Concedente, mediante proposta da ANTAQ.". A literatura jurídica costuma definir o conceito de cassação como uma forma de rescisão unilateral de contratos e atos administrativos precários, enquanto a rescisão antecipada de um contrato administrativo de longo prazo (como o Contrato de Concessão), por culpa da Concessionária, deve ser considerada como um caso de caducidade, que é especificamente regulada no Contrato de Concessão. É importante ressaltar que a caducidade não está prevista na legislação aplicável, incluindo a Lei Federal nº 12.815/13, a Lei Federal nº 8.987/95, a Lei Federal nº 8.666/93 e a Lei Federal nº 10.233/2020. Por essa razão, a fim de aumentar o grau de segurança jurídica para os proponentes deste projeto, é imperativo que a versão final do Contrato de Concessão não inclua um mecanismo tão arbitrário para a sua rescisão antecipada	Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a cassação é uma das possibilidades de sanção aplicável pela ANTAQ em casos de descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, conforme estabelecido pelo artigo 78-A da Lei nº 10.233/2001. Neste caso, combinado com o seu parágrafo 2º, que estabelece que a Cassação caberá ao poder concedente, mediante proposta da ANTAQ. Portanto, a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	De acordo com o item 3, paragrafo f do Anexo 1, que estabelece que a Concessionária deve promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao Porto Organizado. Essa responsabilidade decorre do art. 17, §1º, VII da Lei nº 12.815/13 - que	Agradecemos a contribuição. A matriz de responsabilidade expressa no Plano de Exploração do Acesso Aquaviário, Anexo I da minuta de contrato, foi idealizada para detalhar as competências da Administração do Porto transferidas para o futuro concessionário, cabendo a este último a

		originalmente atribui tal responsabilidade à Administração do Porto. É importante ressaltar que, ainda que a Administração do Porto e/ou a Concessionária tenham que promover a remoção de tais cascos e embarcações, o objetivo é evitar que as operações dos portos públicos brasileiros sejam prejudicadas pela negligência dos armadores, que são os verdadeiros responsáveis pelos navios e cascos afundados. No entanto, nos termos da Lei nº 7.542/86, embora a Administração do Porto tenha o direito de remover esses navios, a responsabilidade efetiva por essa extração, inclusive pelos danos e custos dela decorrentes, é do proprietário do navio e/ou de sua seguradora. Além disso, a Autoridade Marítima também tem o direito de remover esses navios e cascos, caso a parte responsável não tome as medidas necessárias de maneira tempestiva. Assim, considerando que a Concessionária não tem qualquer controle sobre os proprietários das embarcações, no caso de ser obrigada a remover navios ou cascos que possam prejudicar as operações do porto como um todo, os respectivos custos e perdas deverão ser reequilibrados no âmbito do Contrato de Concessão, cabendo ao Poder Concedente o direito de regresso contra os responsáveis por tais ocorrências.	responsabilidade pela manutenção das condições operacionais dos acessos aquaviários. A remoção de embarcações em termos não previstos nos investimentos obrigatórios será objeto de reequilíbrio econômico financeiro nos termos da cláusula 24 da minuta de contrato, referente à Revisão Extraordinária. Importante destacar que a remoção do navio Pallas é um investimento obrigatório previsto expressamente no Anexo 1 da minuta de contrato.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	De acordo com o item 89 b do Anexo 1 - PEP, que estabelece que cabe à Concessionária a autorização a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, pela Concessionária, sob coordenação da Autoridade Portuária Pública. Essa responsabilidade decorre do art. 17, §1º, VIII da Lei nº 12.815/13 - que originalmente atribui tal responsabilidade à Administração do Porto. Trata-se de uma previsão padrão, considerando os armadores que cumpram integralmente com suas obrigações e responsabilidades perante a Concessionária. Não está claro, no entanto, qual o procedimento esperado em relação àqueles armadores que se recusem a cumprir com suas obrigações ou a pagar adequadamente as tarifas aplicáveis. O Contrato de Concessão, por exemplo, não prevê a responsabilidade relacionada à remoção de navios que não estejam adimplentes com suas obrigações financeiras. É importante ressaltar que, nos termos do art. 17, § 1º, X, da Lei nº 12.815/13, cabe à Administração do Porto suspender as operações portuárias que possam comprometer o porto. As operações de embarcações inadimplentes com suas obrigações técnicas e financeiras deveriam ser consideradas como prejudiciais ao porto. No entanto, essa atribuição não foi transferida para a Concessionária por meio do Contrato de Concessão. Nesse	Agradecemos a contribuição. A partir da determinação do Ministério de Portos e Aeroportos da segregação do projeto em concessão do canal de acesso e (o futuro) arrendamento do terminal de contêineres, a autorização de entrada e saída das embarcações passou a ser de responsabilidade da Administração do Porto.

		sentido, é indispensável que o Contrato de Concessão regule o procedimento e as prerrogativas relativas aos Usuários que se recusarem a cumprir com seus deveres e obrigações, inclusive o pagamento das tarifas de uso do Acesso Aquaviário ao Complexo Portuario de Itajai/SC.	
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Dentre os bens reversíveis da concessão de Itajai está o Canal de Acesso, contudo, diferente da Concessão do Canal de Acesso de Paranagua, o contrato não traz de forma clara as condições que o canal será entregue ao novo concessionário, o que impede o correto dimensionamento dos investimentos a serem executados. Dessa forma entendemos que essas informações devem ser adicionadas ao Anexo 6 do Contrato de Concessão inserindo dentre a relação dos bens reversíveis vinculados à Concessão, cuja posse será transferida à Concessionária, as condições de cada trecho do Canal de Acesso. Adicionalmente deve ser estabelecido a obrigação da Concessionária em realizar uma batimetria multifeixe nos trechos que formam os acessos aquaviários do Porto de Itajai/SC, no prazo de 02 (dois) meses a contar da Data da Assunção - com o objetivo de avaliar as condições em que se encontram esses bens, em comparação com as condições que foram consideradas nos estudos de viabilidade. Assim sendo, a Concessionária terá direito a receber uma indenização correspondente ao grau de deterioração desses bens, face aos padrões esperados. Destaque-se que esse elemento possui grande relevância, em especial quando se considera as condições precárias da manutenção do canal de acesso, que tem apresentado severos problemas de continuidade.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o processo de revisão do estudo abrangerá uma nova data-base mais atual, incluindo nova estimativa de volume para dragagem de aprofundamento. Dessa forma, informamos que a contribuição foi acatada.

Minuta de Edital	6.2.3. Comprovante de depósito no valor de R$ 65.830.759,45 (sessenta e cinco milhões, oitocentos e trinta mil, setecentos e cinquenta e nove reais e quarenta e cinco centavos), em contas bancárias a serem indicadas pelo Poder Concedente, vinculadas ao pagamento 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.	A obrigação de indenizar bens reversíveis mantidos na área de concessão traz diversos prejuízos a implantação de um novo terminal. O primeiro deles tem relação com o nível de confiabilidade desses equipamentos que se encontram sem manutenção/movimentação desde dezembro de 2022. Ou seja, o contrato exige um pagamento de R$ 65.830.759,45 para equipamentos que não necessariamente o concessionaria irá considerar para retomada das operações dado seu baixo nível de confiabilidade além naturalmente de sua defasagem tecnológica. Um segundo elemento prejudicial em obrigar a manutenção na área desses equipamentos e a limitar o projeto de implantação do concessionário, que naturalmente tem grandes obstáculos para implantar o projeto ótimo de acordo com seus parâmetros, por ser obrigado a indenizar equipamentos pelos quais pode não ter interesse. Por fim, sugere-se a revisão completa da lista desses equipamentos, pois e de conhecimento publico que muitos deles foram retirados pelo seu proprietário, de modo que sequer se encontram no Porto de Itajai. Pelo exposto, sugere-se que a manutenção de equipamentos seja uma faculdade do concessionário, evitando assim limitações em seu projeto, assim como impor a compra de equipamentos que podem não estar adequados ao seu projeto.	Agradecemos a contribuição e informamos que o investimento previsto para indenização de bens não reversíveis ao poder concedente teve como premissa resguardar a continuidade operacional do Porto de Itajaí. Considerando o quadro de interrupção operacional do terminal de Itajaí e os novos investimentos provenientes do arrendamento de caráter temporário, mediante contrato de transição do porto organizado de Itajaí, informamos que os equipamentos e investimentos serão reanalisados, sendo o montante estimado objeto de revisão. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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.	A modelagem financeira da Concessão de Itajai considerou com referência para remuneração da utilização do Canal de Acesso a Tabela I estabelecida por meio da Resolução SPI 006, de 2 de junho de 2022. Destaque-se que naturalmente os níveis tarifários de uma tabela elaborada pela Autoridade Portuária em 2022, não remunera de nenhuma forma os investimentos que precisam ser realizados no Canal de Acesso ao longo da Concessão (CAPEX de aprofundamento), e de forma ainda mais grave, os elevados níveis de sedimentação previstos para o canal pós aprofundamento, gerando uma grave distorção na modelagem financeira que tem dois reflexos bastante indesejáveis. O primeiro deles se refere ao subsídio direto que o novo concessionario prestará para os demais usuários do Canal de Acesso, incluindo os seus concorrentes diretos, uma vez que esses usuários pagarão ao longo da Concessão os valores de Tabela I meramente atualizados por meio da fórmula INDEX, que como destacado anteriormente, foram originalmente elaborados sem considerar os investimentos (CAPEX) necessários para o aprofundamento do canal e seu respectivo OPEX de manutenção. O outro elemento nefasto desse	Agradecemos a contribuição. Informamos que o cálculo da "Tabela I" fora realizado considerando-se todos os valores de OPEX e CAPEX alocados ao canal, não havendo que se falar em subsídio cruzado entre a operação portuária e a operação do canal de acesso. Assim, a modelagem prevê, justamente, que a tarifa definida e o nível de receita é compatível com os investimentos requeridos, não havendo, do ponto de vista da modelagem, subsídios cruzados. Portanto, a contribuição já se encontra acatada, uma vez que as sugestões apresentadas já foram consideradas como premissas da modelagem. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		desequilibro reside no mesmo elemento. Considerando que os valores arrecadados de Tabela I não são suficientes para o equilíbrio financeiro do Canal de Acesso, o concessionário se vera obrigado a retirar receita do Terminal de Contêineres para compensar o déficit da tabela I, reduzindo assim sua própria rentabilidade, em prol do canal de acesso e de todos os seus usuários. Ou seja, a insuficiência de recursos da Tabela I para suportar todos o CAPEX e OPEX do Canal de Acesso está sendo suportado de forma isolada pelo concessionário, fazendo com que ele seja responsável por subsidiar a manutenção dos níveis tarifarios do canal de acesso, abrindo mão de suas próprias receitas, o que pode inclusive vir a prejudicar os investimentos necessários no terminal, o que não é devido. Dessa forma, por coerência, sugere-se que a exemplo do que foi feito na Concessão do Canal de Acesso de Paranaguá, se promova uma análise tarifaria, de modo a estabelecer um nível de receita compatível com os investimentos requeridos, e afastando qualquer possibilidade de que o concessionário seja responsável por subsídios.	
Minuta de Edital	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;	Nos termos dos itens 13.9 e 13.9.1 do Contrato de Concessão, 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, sendo vedado , em qualquer caso, a sua redução sem autorização prévia e expressa da ANTAQ. De acordo com os itens 6.1, 6.2 e 6.2.6 do Edital, a Contratante deverá, no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias contados da publicação do ato de homologação e adjudicação do leilão, apresentar comprovante de subscrição ao Poder Concedente e integralização do capital social mínimo exigido no Contrato de Concessão. A referida exigência, porém, soma-se especialmente a todas as exigências financeiras a que a Concessionária estará sujeita para executar o objeto do Edital, tais como o pagamento do valor da outorga e a necessidade de manutenção da garantia de execução contratual durante todo o prazo da concessão, incluindo os dois anos seguintes ao termo da concessão, é demasiado excessivo, onerando-a injustificadamente e comprometendo recursos que seriam melhor utilizados para a execução do contrato de concessão. Portanto, sugere-se a exclusão da exigência de subscrição e integralização do capital social neste valor. Com efeito, a exclusão da exigência tornaria a participação no leilão mais atrativa, aumentando, consequentemente, o grau de competitividade do processo licitatório. A	Agradecemos a contribuição. Informamos que a mesma será acatada, com a criação de um mecanismo de redução de capital autorizativa no contrato, dando maior flexibilidade as exigências de capital a medida em que o contrato é executado, especialmente em função da entrega dos principais investimentos previstos. Contudo, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste momento será realizada a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, informa-se que os novos valores de Capital Social Mínimo foram substancialmente reduzidos.

		Concessionária dispõe de outras formas de contribuir para a capitalização da sociedade, através, por exemplo, de empréstimos ou garantias corporativas. Nesta linha, seria aconselhável excluir a obrigação de manutenção do capital subscrito e integralizado, permitindo outras formas de capitalização da empresa, de forma a permitir a participação no leilão de um maior número de licitantes. Caso isto não seja considerado, é pelo menos possível modificar a exigência, de modo que a integralização de capital ocorra dentro dos prazos para esse efeito admitidos pela legislação societária e também admissibilidade de qualquer forma de contribuição de capital permitida por lei. Essa sugestão também vai ao encontro do entendimento da Assessoria de Defesa da Concorrência e da Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME), que, no âmbito da Audiência Pública nº 16/2019 sobre o Leilão do Porto de Aratu - Candeias/Bahia, posicionou-se no sentido de que se considera exigir, como requisito para assinatura do contrato, a integralização de parcela do capital social mínimo exigido, com a posterior complementação do valor remanescente em prazo razoável para ser definido pela agência.	
Minuta de Contrato	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.	O Contrato atribuiu à Concessionária o dever de promover a desapropriação de todos os imóveis da Área de Concessão e de indenizar os proprietários, e, se necessário, solicitar a publicação de decretos de declaração de utilidade pública ao Poder Concedente e a necessária outorga de poderes. Existem dois riscos principais relacionados com a expropriação que devem ser abordados no Contrato: (i) não obtenção/atraso na emissão dos decretos de declaração de utilidade pública por motivos alheios à vontade e não imputáveis à Concessionária ou impossibilidade de implementação de desapropriação, que impeçam ou atrasem a expansão portuária em detrimento do Concessionária; e (ii) a variação dos custos com indenizações devidas pelas desapropriações em relação às estimativas do Poder Concedente, o que altera o valor considerado pela Concessionária em seu plano de negócios, inclusive na elaboração da proposta de preço apresentada na licitação. Em relação ao primeiro ponto, o risco de não obtenção ou demora na emissão dos decretos de declaração de utilidade pública que a concessionária tenha solicitado ao Poder Público no âmbito do Contrato, bem como eventuais impedimentos à execução das desapropriações resultantes, p. ex., o Poder Judiciário, o Ministério Público, as organizações sociais ou o poder executivo em qualquer de suas esferas, deverão ser respaldados pelo Poder Concedente, incluindo a previsão correlacionada na	Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula 10.7.6 e a cláusula 19.1.44 já tratam de mecanismo de compartilhamento do risco atrelado ao valor global das desapropriações, de tal forma que a contribuição já está refletida na modelagem proposta. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto. Quanto ao primeiro risco identificado, a cláusula 19.2.4 já trata do risco de demora na obtenção ou atraso na emissão dos deretos de utilidade pública, Assim, entendemos que a contribuição já se encontra atendida nos termos da minuta de contrato proposta.

		matriz de riscos. Isso porque a edição do decreto de declaração de utilidade pública e o prazo para concessão da posse exigida judicialmente são atos fora do controle da Concessionária, que não possui poderes suficientes para garantir a desapropriação. Quanto ao segundo ponto, na hipótese de existência do decreto de utilidade pública e inexistência de outros impedimentos para efeito de desapropriação, o aumento dos valores para fins de indenizações, em relação aos valores considerados em seus estudos pelo Concessionario, deve ser suportado pelo Poder Concedente. Isso porque os valores estimados pelo Poder Concedente para efeito de indenizações serão levados em consideração pela concessionária para fins de seu plano de negócios e de sua proposta de preços. Nesta linha, os valores estimados dos imóveis devem estar adequados à realidade do mercado, sendo certo que a variação destes valores pode impactar negativamente o plano de negócios da Concessionária, desequilibrando o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Devido às incertezas sobre os custos e cronograma otimo dos investimentos previstos no projeto devido a completa desativacao do atual Porto de Itajai sugere-se que as obrigações de realização de investimentos específicos sejam eliminadas, sendo substituídas por gatilhos de investimento, relacionados ao nível de serviço prestado. O estudo de viabilidade nao considerou fatores que possam aumentar a produtividade do agente privado ao longo do tempo, como a implementacao de novas tecnologias, a reducao do tempo de desembaraco aduaneiro e o desenvolvimento de inovacoes que promovam uma reorganizacao das operacoes portuarias. O projeto foi faseado em três etapas, de forma que o terminal de contêineres teria capacidade de movimentação de 540 mil TEU/ano nos tres primeiros anos, podendo chegar a 1,23 milhão de TEU/ano entre o 7 e 9 ano, e 1,5 milhão de TEU/ano a partir do 10 ano. Alguns fatores que não foram considerados no estudo de engenharia quanto ao dimensionamento das áreas e equipamentos necessários à execução das operações e aumento de capacidade, entre eles: (i) Melhoria tecnológica dos equipamentos de movimentação de cais e áreas de armazenamento, o que deverá aumentar a produtividade e reduzir o tamanho da área necessária para movimentar maiores quantidades de carga; (ii) A perspectiva de redução dos prazos de desembaraço aduaneiro, em decorrência da implantação de mecanismos como o Portal Único de Comércio Exterior e o Operador Econômico Autorizado (OEA), resultando na liberação mais rápida da	Agradecemos a contribuição e informamos que a relação dos investimentos obrigatórios mínimos é primordial para garantir o porte projetado para o terminal, estando em linha com IQS que mensura o nível de serviço adequado da Infraestrutura de Acesso Aquaviário e Indicadores de Desempenho do Contrato de Concessão. (i) Em relação a solicitação de melhoria tecnológica dos equipamentos de movimentação de cais e áreas de armazenamento, informamos que a modelagem do estudo já considerou aquisição de equipamentos modernos para o cálculo de capacidade de elevado desempenho operacional, incluindo Portêineres (Ship to Shore Cranes – STS) com a especificação de até 24 “rows” (fileiras) e RTG's (Rubber Tyred Gantry) para o sistema de organização de pátio, maximizando às áreas de estocagem do terminal, elevando o fator de aproveitamento TEU/m² e a eficiência de movimentação de carga no pátio. (ii) A redução dos prazos de desembaraço aduaneiro foi contemplada no estudo, o dwell time (tempo de permanência) médio das cargas no Terminal foi obtido por meio da média calculada com base nos resultados atuais e na projeção da melhoria contínua extraídos de estudos desenvolvido pela Receita Federal, totalizando 5,50 dias para fase definitiva da modelagem. (ii) Os padrões operacionais previstos para o terminal ponderaram a evolução dos navios, a ampliação da consignação média e a evolução dos equipamentos de embarque/desembarque. Os investimentos previstos na modelagem ora submetida à audiência pública visam aumentar a competitividade do Porto de

		carga em área aduaneira, e muitas vezes ao longo água, aumentando a capacidade de movimentação em função do tempo; (iii) A remodelação completa dos padrões operacionais do Porto de Itajaí, tanto em relação aos navios, quanto à remessa média e à dinâmica das operações no estaleiro, de modo que as atuais premissas se tornem descompatíveis. Sugestões: Examinadas as consequências inerentes ao compromisso da concessionária em realizar grandes investimentos específicos, como os relacionados aos equipamentos listados no EVTEA, propõe-se que a obrigação presente na minuta do contrato seja revertida para a obrigação da concessionária de manter um determinado Nível de serviço. Neste sentido, propõe-se que seja definido um nível de serviço correspondente a uma ocupação máxima dos equipamentos, cais e pátio, para que seja possível manter o nível de produtividade esperado pelos utilizadores, ou um índice de produtividade propriamente dito. Como exemplo, pode-se citar o caso das concessões do setor ferroviário, em que é estabelecido o Indicador de Saturação Ferroviária (ISF), de forma que, caso algum trecho apresente saturação acima de 80% ou 90% (há registros de valores diferentes em diferentes concessões), a concessionária deverá realizar os investimentos necessários para ajustar a ocupação e o nível de serviço.	Itajaí em face de uma conjuntura atual adversa. O Porto de Santos, por exemplo, possui autorização para operações com navios de LOA 366m desde fevereiro de 2021, ao passo que Itajaí está limitado a embarcações com LOA 350m. Os estudos desenvolvidos para o Porto de Santos projetam que navios acima de 15.000 TEUs poderão frequentar a costa brasileira a partir de 2026, e os portos que não adequarem suas infraestruturas naturalmente terão desvantagens econômicas e comerciais. Assim, o estudo contempla o planejamento portuário para Itajaí de médio e longo prazo e os investimentos propostos estão aderentes às necessidades futuras do Porto. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Os valores das desapropriações sao um importante elemento de precificacao do estudos, em especial por estarem linkados a um ativo com grande variacao de valor de mercado ao longo do tempo. Foram coletados os valores estimados de metros quadrados para aquisição da Valeport e áreas urbanas localizadas nas etapas D, E e F. O valor de desapropriação dessas áreas foi estabelecido por meio de um levantamento que ja nao se encontra atualizado, e buscar aplicar apenas um indice de atualizacao financeira pode nao ser suficiente para imprimir a realidade atual desse processo. Destaque-se que a maior parte das áreas localizadas nas etapas D, E e F são residenciais e estão localizadas no centro do município de Itajaí, uma das cidades com o valor do metro quadrado de venda dos imóveis residenciais mais caros do Brasil. Como exemplo, a prefeitura, em 2021, repassou a notícia de que Itajaí era a nona cidade com o preço mais caro do metro quadrado de imóveis residenciais à venda no país, com valores acima de R$ 7 mil reais. . Em análise realizada com base na base cadastral de imóveis do município de Itajaí, foi demonstrado que 41% dos terrenos da área destinada à desapropriação são residenciais, outros 39% são imóveis comerciais e apenas 20% são terrenos sem construção.	Agradecemos a contribuição e informamos que os valores de desapropriações foram obtidos através de avaliações imobiliárias. A estimativa do valor por m² de terreno considerou imóveis com características similares aplicando a correção dos valores conforme INCC. Entendemos que a metodologia aplicada está adequada para precificação dos imóveis, e corroboramos que de forma complementar, para ampliar a atratividade, foi prevista a subcláusula 19.1.44 da Minuta de Contrato. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		Também foi realizada uma pesquisa de mercado para analisar os preços médios dos imóveis residenciais e comerciais do município. O resultado mostrou que o preço médio do metro quadrado para imóveis residenciais é de R$ 6.517,00 e para imóveis comerciais é de R$ 7.183,69, considerando os valores de terrenos e edificações. Dessa forma, para melhorar a atratividade do projeto atraves de uma precificacao cuidadosa, sugere-se uma revisao na metodologia de estabelecimento dos valores de desapropriacao, mantendo mecanismo de reequilibrio financeiro para so casos de pagamentos de valores superiores a partir de decisoes judiciais.	
Minuta de Contrato	2.1.1. A Concessionária deverá desempenhar parcialmente as atribuições legais de administração do porto previstas na legislação setorial, nos termos do presente Contrato de Concessão.	A Concessionária poderá ser, além de concessionária, operadora portuária. A Lei não permite que operador portuário administre um porto público, então, não pode ser objeto da licitação a adminstração parcial.	Agradecemos a contribuição e entendemos pela viabilidade jurídica da modelagem proposta, uma vez que ela está abrangida pela Lei de Portos, tendo o modelo sido aprovado, inclusive pelo Tribunal de Contas da União em auditoria prévia. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	2.1.1.1. O desempenho parcial das atribuições legais de administração do porto contempla, dentre outros aspectos, a operacionalização do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário.	a) Quem será o responsável por aplicação de multa em caso de alguma embarcação causar prejuízo ao Estado? b) A empresa concessionária terá poder de polícia para adotar medidas de apreensão de embarcação no caso causar prejuízo no âmbito civil e não criminal? c) Com qual base legal o contrato de concessão autoriza que a operadora portuária administre o acesso Aquaviário?	Agradecemos a contribuição. Quanto ao ponto a) e b), o tratamento dos prejuízos causados por embarcações são definidos em legislação específica, não cabendo a o contrato de concessão disciplinar o assunto. Quanto ao ponto c), a Lei de portos prevê a concessão total ou parcial das funções de administração portuária, conforme prevê o art. 20 do decreto 8.033/2013. Cabe salientar ainda que o modelo de concessão foi aprovado pelo Plenário do TCU. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	2.1.1.1. O desempenho parcial das atribuições legais de administração do porto contempla, dentre outros aspectos, a operacionalização do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário.	a) A inclusão desta obrigação, não resulta na mesma irregularidade apontada pelo TCU, quando naquele processo determinava a utilização de dinheiro de outorga para a dragagem a montante? b) A inclusão não contraria a decisão do TCU na análise do processo de desestatização, no tocante à dragagem à montante?	Quanto ao ponto a), a determinação do TCU tem natureza distinta, conforme extraí-se do voto que fundamentou o Acórdão: "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 cincos player privados presentes no complexo portuário, tampouco há evidências para aduzir que a obra apresenta vantajosidades 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, consequentemente, 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 pouco 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." Portanto, em verdade, o TCU referendou o modelo de concessão proposto, sendo contra a dragagem a montante por motivo diverso. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	2.1.1.1. O desempenho parcial das atribuições legais de administração	a) A Concessionária também será responsável pela dragagem destes futuros e prováveis novos terminais? Sendo TUPs ou expansão da poligonal?	Agradecemos a contribuição. A concessionária é responsável pela dragagem dentro do perímetro da área da concessão.

	do porto contempla, dentre outros aspectos, a operacionalização do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário.		
Minuta de Contrato	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.	a) A Concessionária, no exercício da administração do Porto e autoridade portuária, poderá operar diretamente, conforme prevê o contrato? b) Essa situação não encontra óbice no Art. 19 da Lei 12.815/13?	Agradecemos a contribuição e informamos que não existe óbice legal ao modelo de concessão proposto, tendo sido, inclusive, aprovado em auditoria prévida do TCU. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	3. Área da Concessão	a) Quem poderá operar o berço de atracação para navios de passageiros, no caso de expansão do Porto fomentado pela autoridade portuária, dentro da poligonal?	Agradecemos a contribuição. Informamos que, caso a expansão do porto fomentada pela AP pública, dentro do limite da poligonal do Porto organizado, a exploração do berço será realizada pela própria AP pública ou por meio de contrato específico para essa operação com um ou mais operadores portuários, cabendo a AP pública a definição da forma de exploração do futuro terminal de passageiros, caso localizado fora da Área da Concessão. Ressalta-se ainda que, conforme a Subcláusula 3.1.2 da minuta de contrato, 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. Contudo,dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	10.7. Nas intervenções previstas no PBI que requeiram obtenção de áreas, a Concessionária deverá realizar a aquisição e	a) As novas áreas previstas para obtenção no PBI, incorporarão à poligonal do porto público de Itajaí? b) No caso negativo, quem será responsável pela operação dentro destas novas áreas?	As novas áreas a serem desapropriadas já se encontram dentro da poligonal, de tal forma que deverão ser incorporadas ao patrimônio do porto. A exploração da área caberá à concessionária, uma vez que as áreas a serem desapropriadas se encontram, também, dentro do conceito de Área da Concessão. Contudo, dada a diretriz do Poder

	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.		Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	16.1. São direitos e deveres da Administração Portuária Pública:	a) Quais direitos e deveres prevalecerão em caso de mesma incumbência entre Autoridade Portuária e a Concessionária?	Agradecemos a contribuição e informamos que não identificamos sobreposição de competências, não sendo possível responder de forma objetiva ao questionamento aventado na contribuição sem que o interessado aponte um caso concreto. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	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;	a) Quais serão os critérios utilizados para permitir possíveis alterações da área do Porto organizado?	Os critérios para alteração da área do Porto Organizado são disciplinados como em qualquer outro Porto Organizado brasileiro, ou seja, conforme a legislação aplicável, especificamente nos termos do art. 15 da Lei de Portos, não cabendo ao contrato disciplinar esses critérios. Ressalta-se ainda que, conforme a Subcláusula 3.1.2 da minuta de contrato, 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. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	Observou-se do novo modelo regulatório proposto, que a ANTAQ atendeu algumas determinações do TCU feitas através do Acórdão nº245/2023 – Plenário e uma delas foi a exclusão da conta vinculada, recurso que seria proveniente dos valores das contribuições fixas e variáveis e tinha como finalidade a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de riscos expressamente alocados ao Poder Concedente. No entanto, o TCU destacou em seu Acórdão que deveria estar explícito na minuta do contrato que os valores provenientes das contribuições fixas e variável, disponibilizados na 'conta vinculada' eram 'recursos públicos' da outorga da União, e que 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 especial, que requer autorização legislativa 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 referida Lei. Assim, sugeriu que fosse revisada a modelagem para excluir esse mecanismo de reserva de recursos denominado "conta vinculada", o que foi feito pela ANTAQ. Ocorre que excluindo a conta vinculada e transferindo esse valor para as contas da União não garante que a sua utilização seja utilizada em benefício do respectivo porto, por serem recursos de natureza orçamentária e com a unicidade do caixa da União, a competência de decidir em que gastar é do Congresso Nacional e ao Presidente da República, em integração de vontade consubstanciada na aprovação da Lei Orçamentária Anual. Partindo desse pressuposto, a FENOP entende a solução seria a criação de uma regulamentação pela ANTAQ para que estes recursos sejam utilizados previamente em investimentos nos arrendamentos e que não seja alocado para a União.	Agradecemos a contribuição. Informamos que, alternativamente a conta vinculada, existem os processos de revisão extraordinária normais dos contratos de concessão, de tal forma que os fluxos futuros das obrigações de pagamento de contribuições fixas e variáveis pode ser flexibilizado para a execução de novos investimentos a partir de reequilíbrios contratuais. Além disso, a nova modelagem de concessão para o canal de acesso prevê pagamentos de contribuições inicial, fixas e variáveis a AP, não havendo mais pagamentos a serem realizados diretamente a união, de tal forma que a contribuição perde o objeto.

Minuta de Contrato	9. Exploração de Áreas Afetas às Operações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias	No Anexo 1 do Contrato de Concessão está o plano de exploração portuária. No entanto, não consta deste plano a manutenção de berços para uso exclusivamente público, ou seja, sem estarem vinculados a arrendamentos ou outro tipo de exploração por terceiros, como forma de garantir a relação direta dos Operadores Portuários interessados em operar no Porto de Itajaí, com o Concessionário (sem a intervenção de terceiros). Ocorre que a possibilidade de existir operações em berço pública visa garantir a competitividade na busca de novos players entre arranjos produtivos ainda não fidelizados no âmbito do porto e a plena concorrência em tal segmento operacional. A FENOP sugere que seja criada essa possibilidade.	Agradecemos a contribuição. Informamos que está prevista na concessão a possiblidade de operações por operador portuário. Segundo a Subcláusula 2.1..3.1 da minuta de contrato, a execução da Operação Portuária poderá ser realizada diretamente ou por meio de Operador Portuário pré-qualificado. Quanto a disponibilização de um berço público, entende-se que essa hipótese prejudicaria as operações de contêiner, uma vez que o terminal da concessionária demandará a totalidade das estruturas da área da concessão. Contudo,dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	16. Direitos e Deveres da Administração Portuária Pública	Sabe-se que o reajuste tarifário, a definição de PDZ e da poligonal são questões já regulamentadas em Lei e regulamentos da ANTAQ. No enquanto, consta da Minuta de contrato que compete à Administração Portuária Pública elaborar proposta de PDZ, ouvida a Concessionária, apresentando revisões periódicas a cada 4 (quatro) anos, e submetê-las ao Poder Concedente, observado o Plano Nacional de Logística, o Plano Setorial Portuário, o Plano Mestre da região, as diretrizes do Poder Concedente e os direitos e competências da Concessionária dispostos no presente Contrato de Concessão, especialmente no que diz respeito a Área da Concessão. Além das disposições já constantes do contrato, a FENOP sugere que todas estas questões também sejam submetidas ao CAP, que poderia apresentar parecer antes de qualquer alteração. Sua competência está estabelecida no art. 36 do Decreto 8.033/13 para sugerir: alterações do regulamento de exploração do porto; alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto; ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias; medidas para fomentar a ação industrial e comercial do porto; ações com objetivo de desenvolver mecanismos para atração de cargas; medidas que visem estimular a competitividade; e outras medidas e ações de interesse do porto.	Agradecemos a contribuição. Informamos que não cabe ao Contrato de Concessão disciplinar assuntos já regulamentados pela legislação aplicável, devendo as sugestões relacionadas ao CAP ser endereçadas as vias capazes de alterar a legislação portuária atual. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	16. Direitos e Deveres da Administração Portuária Pública	A consulta pública é um instrumento regulatório muito eficaz e tem sido muito utilizado principalmente por agências reguladoras de modo que os interessados em determinado tema possam contribuir. E sabendo de tamanha importância das consultas e audiências públicas, esta Federação	Agradecemos a contribuição. Informamos que a área da concessão está inserida dentro da poligonal vigente, nos termos da Portaria nº 28, de 7/1/2020, do Ministério da Infraestrutura. Ademais, os critérios para a alteração de poligonal do porto organizado não são definidos no âmbito

		sugere que a definição de uma poligonal, que é algo tão importante para o setor, conte com a participação de todos os usuários diretos e indiretos do porto.	da Concessão em análise. O art. 2º, inciso II da Lei 12.815/13 estabelece que a área do porto organizado é delimitada por ato do Poder Executivo. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	16. Direitos e Deveres da Administração Portuária Pública	É incontroverso que a obrigação de criação e manutenção dos OGMO's em todo país fica a cargo dos operadores portuários pré-qualificados. No capítulo da Lei 12.815/2013 que trata das operações portuárias, o legislador cuidou de conferir condição especial à Autoridade Portuária, considerando-a Operadora Portuária Nata, conforme se depreende do art. 25, § 4º, in verbis: Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente. [...] § 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto. Faz-se mister adicionar o que estabelece o art. 17, § 1º, XIII, da Lei dos Portos: Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado. § 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária: XIII - prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra; [...] Partindo destes dispositivos, é possível concluir que poderá ser inserido no contrato de concessão a hipótese de que a Autoridade Portuária tenha responsabilidade de participação no OGMO do respectivo porto, a exemplo do que já vem sendo feito na atual modelagem.	Agradecemos a contribuição. Informamos que não cabe ao contrato disciplinar obrigações já previstas na Lei e Decretos. Além disso, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	17. Direitos e Deveres dos Usuários	A instituição do CAP em cada porto organizado é obrigação legal prevista no Art. 20 da Lei 12.815/13, e por ser um órgão consultivo da administração portuária é assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do poder público. A representação da classe empresarial e dos trabalhadores no conselho é paritária, sendo permitido 25% de representantes da classe empresarial e a este Conselho compete sugerir alterações do regulamento de exploração do porto, alterações no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto; ações para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias; medidas para fomentar a ação industrial e comercial do porto; ações com objetivo de desenvolver	Agradecemos a contribuição. Informamos que não cabe ao contrato disciplinar obrigações já previstas na Lei e Decretos. Além disso, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		mecanismos para atração de cargas; medidas que visem estimular a competitividade; e outras medidas e ações de interesse do porto. Assim, considerando as principais características do Porto de Itajaí, que possui dimensões relativamente pequenas, com um único perfil de carga – contêineres - e com um ambiente concorrencial bastante acirrado, tendo em vista os demais terminais de contêineres na área de influência, em especial o Terminal de Uso Privado da Portonave, em Navegantes/SC, se faz necessário que exista previsão no contrato de concessão para que os TUPs também tenham uma vaga garantia na composição do CAP do respectivo porto.	
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Na qualidade de procurador do Sindicato dos Operadores Portuários de Itajaí e Navegantes-SINDOPIN, registro a preocupação da entidade Sindical Patronal quanto a previsão de que todos os berços do Porto de Itajaí sejam objeto de arrendamento para o Terminal de Contâineres. A se concretizar esta previsão, de pronto implicará na exclusão da possibilidade de qualquer movimentação de outro tipo de carga que não a conteinerizada e, por consequência, impedirá a atividade de qualquer outra empresa operadora portuária. O Porto de Itajaí deixará de ser multipropósito para ser exclusivamente um terminal de contâineres. Do ponto de vista do Sindicato dos Operadores Portuários, é fundamental que haja uma diversidade de tipos de cargas a serem operadas no Porto de Itajaí, sob pena de incorrermos no risco de repetir o equívoco do arrendamento anterior, quando não se fomentou outro tipo de operação e cujas recentes consequências são de conhecimento de todos. Para se ter uma ideia da importância da carga geral para o Porto de Itajaí, estatisticamente, verificamos que no ano de 2022 quando o porto esteve em plena atividade, a média mensal do Montante de Mao de Obra que os operadores portuários pagaram aos trabalhadores portuários avulsos foi de cerca de R$ 2.900.000,00. Nos primeiros dois meses de 2024, sem a movimentação de contâineres, a média do MMO pago foi de cerca de R$ 2.500.000,00 - destacando que em Janeiro/24 o valor do MMO chegou a ultrapassar a casa de R$ 3.100.000,00 -. Isso, para ficarmos apenas na abordagem do pagamento de salários aos trabalhadores, sem mencionar os demais benefícios trazidos pela carga geral e pela operação dos navios de passageiros. O SINDOPIN entende que assim como a carga conteinerizada também a carga geral possui um grande potencial de crescimento, razão pela qual, posiciona-se no sentido de que, mesmo sendo urgente e necessário a formalização do arrendamento do terminal de	Agradecemos a contribuição. Com a diretriz do Poder Concedente de segregação do projeto na concessão do canal de acesso e do arrendamento definitivo do terminal, entende-se que a presente contribuição será tratada no momento da revisão dos estudos do arrendamento definitivo.

		containeres, deve o Edital manter a viabilidade da operação de outras cargas que não apenas as conteinerizadas, o que somente será possível com a manutenção de berços públicos, seja excluído ao menos 01 berço do edital de arrendatmento ou ampliando a área do Porto Organizado.	
Minuta de Edital	UNIÃO	Prezados responsáveis pelo processo de leilão do porto de Itajaí, Como expressado em minha manifestação ao vivo no dia 23/04/2023, nosso compromisso como gestores da mão de obra é sempre buscar melhores condições e garantias para os trabalhadores portuários avulsos. Embora reconheçamos a importância do arrendamento para a retomada das operações portuárias em Itajaí e para a competitividade do porto, gostaria de expressar minha preocupação em relação à proposta de privatização da operação de todos os berços de atracação. Acredito firmemente que essa medida terá impactos significativos não apenas na economia local, mas também na comunidade portuária e na mão de obra avulsa associada. Os dados estatísticos dos últimos anos evidenciam a importância das operações de Carga Geral para o porto de Itajaí. O retorno da carga geral em 2022 foi crucial, contribuindo para um aumento expressivo no volume de cargas movimentadas e na eficiência operacional, sendo este tipo de carga vital para a sobrevivência do porto. Com um total de 472 trabalhadores inscritos, dos quais 334 estão ativos e prontos para atender às requisições, a Carga Geral desempenha um papel fundamental na oferta de mão de obra no porto. Observamos um aumento de 50% no volume de cargas gerais movimentadas em 2023 em comparação com o ano anterior, mostrando-se extremamente positivo para o Porto. Além disso, houve um aumento significativo na eficiência operacional dos trabalhadores, com a taxa de atendimento das requisições de mão de obra atingindo 100% em 2023. Em 2024, registramos números impressionantes de requisições, com um pico de 9.700 em um único mês. Em janeiro deste ano atingimos inacreditáveis 5 milhões de MMO + encargos, superando inclusive grande parte dos meses em que operávamos apenas contêineres. A manutenção da Carga Geral em Itajaí é crucial não apenas para a comunidade portuária, mas também para a economia local. A diversidade de cargas movimentadas pela Carga Geral contribui para o crescimento sustentável e garante oportunidades para os trabalhadores portuários avulsos. Sugiro, portanto, considerar a possibilidade de adensamento da área do Terminal Portuário Braskarne, transformando aquele berço em uma área pública que possa ser operada por qualquer	Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Além disso, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto..

		operador portuário e para qualquer tipo de carga. Essa medida não apenas garantiria a continuidade das operações de Carga Geral, mas também promoveria a competição saudável e a diversificação das atividades portuárias. Agradeço a atenção dispensada e espero que minha contribuição seja levada em consideração durante o processo de leilão do porto de Itajaí.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.1.3 Investimentos Sistema Aquaviário. Cronograma de Investimentos: De acordo com o item 2.1.3 do Estudo Seção C – Engenharia, os investimentos no sistema aquaviário estão segmentados em duas fases. O objetivo da primeira fase, que compreende o período do 1º ao 3º ano contratual, consiste em viabilizar a homologação dos parâmetros operacionais para navios de 366 metros de comprimento. Por sua vez, os investimentos previstos na segunda fase, entre o 4º e o 6º ano contratual, foram direcionados para ampliar a profundidade e largura do canal de acesso, visando possibilitar a navegação de navios com comprimento de até 400 metros. Entretanto, insta ressaltar que já foram realizadas manobras e atracações de navios com 366 metros em outros portos do país, o que demonstra a corrente e importante mudança do perfil de embarcações e da composição dos serviços marítimos de longo curso que movimentam na costa brasileira. Segundo informações do estatístico aquaviário da ANTAQ, o Complexo Portuário de Itajaí é considerado o 2º maior do país na movimentação de contêineres em todos os anos da série histórica disponível, alcançando em 2021 a participação de 13,6% do mercado nacional em TEUs. Esse cenário, no entanto, tende a mudar caso as obras não sejam realizadas em período suficiente para atendimento à demanda, fazendo com que o Complexo perca sua competitividade considerando as restrições de acesso de operacionalização das novas embarcações. Assim, considerando o cenário otimista de que os investimentos previstos por ambas as fases sejam finalizados entre 2031 e 2032, caso o cronograma de investimentos permaneça inalterado, verifica-se o risco de estagnação e possível retração das atividades portuárias no complexo. Diante disso, a fim de assegurar a competitividade do complexo portuário como um todo, sugere-se a modificação do momento de realização dos investimentos relativos à viabilização do acesso de navios de 366m, visando priorizar a adequação da infraestrutura aquaviária à realidade da navegação marítima. Propõe-se, então, que os investimentos determinados para a primeira fase, especificamente a previsão de remoção do casco soçobrado do navio identificado como Pallas, sejam antecipados e realizados	Agradecemos a contribuição. Os investimentos previstos na modelagem ora submetida à audiência pública visam a aumentar a competitividade do Porto de Itajaí em face de uma conjuntura atual adversa. O Porto de Santos, por exemplo, possui autorização para operações com navios de LOA 366m desde fevereiro de 2021, ao passo que Itajaí está limitado a embarcações com LOA 350m. Embora não tenham sido plenamente levados a termo, os estudos para a desestatização do porto paulista projetaram que navios acima de 15.000 TEUs poderão frequentar a costa brasileira a partir de 2026, e os portos que não adequarem suas infraestruturas naturalmente terão desvantagens econômicas e comerciais. Assim, conclui-se que o planejamento portuário deve contemplar os desafios de médio e longo prazo e os investimentos propostos estão aderentes às necessidades futuras do Complexo Portuário de Itajaí. Nesse sentido, entende-se que o Indicador de Qualidade do Serviço (IQS) proposto contribui para o alinhamento de interesses entre os diversos atores associados à operação do acesso aquaviário. Por fim, destaca-se que a execução dos investimentos previstos para a primeira fase são condições prévias ao aumento do diâmetro da Bacia de Evolução nº 2. As simulações de manobra realizadas nos últimos anos indicam que a homologação do navio de LOA 366m deve ser precedida da adequação das estruturas ao longo do canal (como guia corrente, espigões transversais e estruturas de concreto), e da remoção do soçobrado Pallas. Dessa forma, informamos que a contribuição não foi acatada.

		em caráter de urgência pela Autoridade Portuária de Itajaí, e que, caso não estejam completos à data de assunção do novo arrendamento, as expensas remanescentes sejam de responsabilidade do Concessionário. Ademais, sugere-se que as obras afetas à viabilização da navegação de navios de até 400m, determinadas para a segunda fase, sejam antecipadas para a primeira fase, sendo executadas durantes os primeiros 3 anos do contrato. Essa alteração tem o potencial de aumentar a eficiência das operações portuárias e promover ganhos significativos em termos de concorrência interportos.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.1.3 Investimentos Sistema Aquaviário Obras no Molhe Norte: Entre os investimentos descritos na “Sessão C – Engenharia” dos estudos anexos ao edital, encontram-se detalhados investimentos em estruturas da margem esquerda do rio Itajaí-Açu. Dentre eles, duas intervenções serão realizadas diretamente no Molhe Norte (Navegantes): sua readequação e revitalização. A revitalização está prevista para ocorrer na 1ª fase, entre o 1º e o 3º ano de concessão, junto com as demais intervenções dessa margem. Já a readequação, que viabilizará uma maior abertura na entrada da barra com ganhos de capacidade e segurança, está prevista apenas para a 2ª fase, entre o 4ª e o 6º ano da concessão. Considera-se que a realização tardia desse importante investimento de readequação pode prejudicar a competitividade do complexo e do acesso seguro de navios maiores. Além disso é necessário observar de forma conjunta os investimentos previstos para o ativo, de modo a garantir maior eficiência na aplicação dos recursos. Da forma atualmente prevista no edital, a alocação de recursos para revitalização do molhe será ineficiente e limitada aos poucos anos existentes entre a primeira e a segunda fase de investimentos para a concessão, uma vez que a readequação do molhe, com alterações geométricas importantes, resultará em modificações expressivas e sobressalientes à revitalização anterior, trazendo um risco de inutilização do investimento inicialmente realizado. Sendo assim, sugere-se que a obra de readequação prevista para ser realizada somente na 2ª fase de investimentos, seja realizada obrigatoriamente nos primeiros 3 anos da concessão, em conjunto com a reurbanização do local. Destaca-se que o molhe norte é um importante ativo portuário do Complexo do Rio Itajaí-Açu e consiste em ponto turístico importante para a região. A não realização das obras configura um impacto negativo para a cidade e um risco expressivo aos munícipes de Navegantes, assim como significativa restrição para a navegabilidade de embarcações de grande capacidade.	Agradecemos a contribuição. Embora ambas intervenções estejam localizadas no molhe norte (Navegantes), as obras de revitalização e de reposicionamento estão localizadas em pontos diferentes dessa infraestrutura de abrigo. A primeira se concentra nas proximidades da costa, ao passo que a segunda deverá ser executada mais próximo da cabeça do molhe, em conformidade com os projetos a serem elaborados pela futura concessionária. Com isso, entende-se possível conciliar as necessidades de harmonização da relação porto-cidade, com os ganhos de capacidade almejados pelos operadores do complexo portuário. Importante destacar, ainda, que a navegação e manobra de navios de LOA 400m e Boca 61m, pela entrada da barra de Itajaí, deverá ser avaliada pela comunidade portuária nos estudos de simulação de manobras, previstos como obrigação contratual da futura concessionária. Dessa forma, informamos que a contribuição não foi acatada.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Anexo C-2 – Investimentos Previstos Capex Valores unitários subestimados para obras e equipamentos: Verifica-se que os valores estimados para a aquisição dos portêineres STS e RTGs estão consideravelmente abaixo dos preços observados no mercado atual. Orçamentos realizados recentemente com os principais fabricantes e fornecedores internacionais (Konecranes, Paceco, Sany, ZPMC, Liebherr e Rainbow), considerando equipamentos com características e capacidade similares, indicam valores unitários de até duas vezes o valor apresentado no estudo, desconsiderando a incidência de imposto de importação e considerando a atualização pelo IPCA desde a data-base do estudo. Valores insuficientes também foram identificados para spreaders, scanners e outros equipamentos apresentados no estudo. O subdimensionamento desses investimentos tem um impacto significativo no fluxo de caixa e na viabilidade do projeto. Só a aquisição dos portêineres STS representa 64% do investimento em equipamentos e mais de 23% do CAPEX total do estudo. Assim sendo, solicita-se um ajuste no valor unitário dos STS e demais equipamentos para que reflitam as cotações de mercado. Além disso, é importante detalhar os fornecedores consultados, os valores na moeda de comercialização e quaisquer outros aspectos relevantes relacionados à fonte das informações consideradas tanto para o STS quanto para todos os demais equipamentos previstos. Da mesma forma, para garantir que os demais investimentos tenham valores atualizados de mercado e o mais próximo possível da realidade atual e local, solicita-se que sejam reconsiderados os valores unitários dos orçamentos para as obras civis de engenharia previstas, indicando a fonte das informações consideradas.	A presente contribuição será avaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento definitivo do terminal, previsto para o segundo semestre de 2025, dada a diretriz do Poder Concedente expressa no Ofício n° 185/2025/SNP-MPOR, de segregação da concessão em dois projetos, a saber: a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Item 3.1.1. Mão de Obra Valores unitários para mão de obra própria subestimados: Os valores considerados para mão de obra encontram-se abaixo do verificado no mercado de atuação do empreendimento e precisam ser majorados para evitar distorções de análise no estudo. Mesmo aplicando-se aos valores apresentados na “Tabela 9 – Mão de Obra própria no Porto Organizado de Itajaí”, o IPCA de 8,76% desde a data base de abril de 2022, os valores unitários dos salários e encargos do mercado atualmente estão, em média, 46% superiores aos apresentados no estudo. Assim solicita-se a revisão geral dos valores de remuneração mensal considerando a realidade local e indicando a fonte da informação considerada para cada uma das funções levantadas.	Agradecemos a contribuição. Conforme relatado, os custos de mão de obra própria foram mensurados com base em fontes de dados públicas, qual seja, SICRO (SC), SINAPE (SC) e SINE (Nacional). Esas é a prática adotada nas licitações do setor portuário e validadas junto ao Tribunal de Contas da União. Quanto a questão da subestimação dos valores, para a revisão das premissas adotadas de utilização de bases de dados públicas, é necessário que a contribuição traga maior detalhamento das funções e dos salários, bem como traga documentação suporte que comprove os valores praticados atualmente. Assim, dada a incompletude das informações apresentadas na contribuição e as práticas de modelagem do setor portuária, informamos que a contribuição não será acatada. Além disso, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da

			concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Item 3.2.1. Mão de Obra Avulsa (OGMO) Valores variáveis subestimados para a utilização de mão de obra avulsa: Os valores estabelecidos nas últimas Convenções Coletivas de Trabalho para os trabalhadores avulsos das atividades de capatazia / arrumadores e consertadores, de estivadores, de conferentes de carga e descarga, de vigias portuários e de bloco não foram avaliados para estabelecimento do custo variável apresentado na Tabela 19 – Custos com mão-de-obra avulsa e OGMO, considerados para o Porto Organizado de Itajaí. Após análise de cada uma das últimas convenções de trabalhadores avulsos que consideraram a faina de contêineres, aprovadas entre setembro de 2022 e abril de 2024, uma simulação realizada para definir os custos variáveis esperados para operacionalização da área objeto da concessão resultou em remuneração por TEU com valor mais do que 80% superior ao adotado no estudo, mesmo considerados os ajustes pelo IPCA do período desde a data base. Vale destacar que o subdimensionamento da remuneração aos trabalhadores avulsos tem impacto significativo no fluxo de caixa e na viabilidade do projeto, dada a representatividade dos custos relacionados a OGMO no valor total de OPEX (36% conforme próprio estudo). Desta forma, solicita-se que o valor do Custo Variável/TEU para OGMO da Tabela 19 seja ajustado considerando os valores acordados nas últimas Convenções Coletivas de Trabalho dos sindicatos de trabalhadores avulsos de forma a considerar a realidade local atualizada.	Agradecemos a contribuição. Informamos que os valores relacionados aos custos com OGMO e para a utilização da mão de obra avulsa foram obtidos diretamente junto ao OGMO de Itajaí para a data base do Estudo. Com a revisão de data base, serão reavalidos os custos de OGMO, a fim de considerar a realidade local atualizada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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	Risco de Prática anticoncorrencial: Conforme item 13.4.1 da Minuta do Contrato de Concessão, é incumbência da Concessionária manter, aprofundar ou ampliar os acessos hidroviários, os canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio. No entanto, o método de fiscalização e atuação por parte do Poder Concedente para a mitigação de riscos e impactos provenientes de ações deliberadamente anticoncorrenciais afetas à manutenção da dragagem não apresenta segurança jurídica suficiente. Para garantir uma competição justa e a adequada utilização da infraestrutura pelos usuários do acesso aquaviário, é essencial definir medidas específicas ex-ante. Isso porque a deliberada ausência de dragagem adequada em qualquer ponto do acesso aquaviário	Agradecemos a contribuição. Após as alterações realizadas no projeto, o PLANO DE EXPLORAÇÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO (PEAA) estabelece que os levantamentos hidrográficos utilizados para fins de verificação dos volumes dragados deverão ser submetidos a auditoria independente. Quanto ao atendimento dos parâmetros necessários, cumpre observar que o Anexo 1 já traz os IQS relacionados aos serviços de dragagem, dispondo sobre os impactos do não cumprimento dos indicadores de qualidade de serviço. Adicionalmente, quanto as penalidades, cumpre observar que a cláusula 30.16.4 da minuta de contrato prevê que a inobservância das metas de nível de serviço são hipóteses, inclusive, para a abertura do processo de caducidade da

	derrocamento do leito;	acarreta uma série de riscos às operações portuárias, além de imediata restrição em sua navegabilidade, dificultando ou impossibilitando a movimentação segura e a atracação das embarcações. Os riscos são ampliados se considerarmos que a Concessionária, nos termos do edital, desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: como exploradora de instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, buscará maximizar seus resultados e obter vantagens competitivas para com os demais terminais do complexo, enquanto que, desempenhando parcialmente as atribuições de autoridade portuária para operacionalização da infraestrutura de acesso aquaviário, deverá garantir condições adequadas e isonômicas de acesso para todos os terminais e embarcações que atuam na região. O Guia para Análise de Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários, conhecido como "Guia AIC-TP", apresentou diretrizes técnicas para avaliar possíveis preocupações concorrenciais em um leilão específico. Essas diretrizes incluem análises durante o leilão, considerando a concorrência entre licitantes, e após o leilão, considerando a concorrência no cenário pós-outorga. A formação de consórcio é indicada pelo guia como desenho licitatório que cria incentivos a condutas anticoncorrenciais por parte das empresas do consórcio. No entanto, tais diretrizes não foram adequadamente incorporadas na modelagem proposta. Dessa maneira, sugere-se que haja (i) previsão contratual, assim como no Plano de Exploração Portuária, para garantir o acompanhamento, por Verificador Independente, dos serviços prestados pelo Concessionário, de modo a assegurar a execução do Plano de Dragagem definido e validado anualmente; (ii) previsão contratual, assim como no Plano de Exploração Portuária, para que, caso verificado o não atendimento dos parâmetros necessários, seja solicitada a realização de nova dragagem e batimetria no prazo não superior a 15 dias, evitando que se prolonguem os impactos financeiros decorrentes de perda de calado, sem prejuízo à aplicação de sanções ao Arrendatário pelo não cumprimento das cláusulas contratuais; (iii) previsão contratual, no capítulo 26 da Minuta de Contrato, de penalidade especifica, com valor substancial para o descumprimento da garantia dos parâmetros operacionais para o canal de acesso, configurada por meio de um processo de fiscalização célere e por valor substancial que iniba ação anticoncorrencial deliberada por parte do Concessionário, e (iv) previsão contratual que exija cláusula específica, no Contrato entre a Concessionária e a empresa prestadora do serviço de	concessão, penalidade mais grave disponível.

		dragagem de manutenção, sobre possível intervenção e mudança de titularidade do instrumento para o Poder Concedente considerando a imediata assunção da responsabilidade pelo Contrato em caso de descumprimento deliberado do atendimento aos parâmetros operacionais do acesso aquaviário por parte do Concessionário.	
Minuta de Contrato	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;	Item 13.4.1 PROPOSTAS: 12. Governança Corporativa 12.13. A Concessionária deverá permitir e colaborar com a atuação de um Verificador Independente, às suas custas, para acompanhar e fiscalizar a execução do Plano de Dragagem. 12.13.1. O Verificador Independente de que trata a Subcláusula 12.13. terá acesso irrestrito a todas as informações e áreas necessárias para o cumprimento de suas funções, devendo emitir relatórios de diagnóstico e recomendações à ANTAQ. 12.13.2. No caso de não atendimento aos parâmetros operacionais necessários para a manutenção adequada do canal de acesso, a Concessionária será obrigada a realizar uma nova operação de dragagem e de batimetria no prazo máximo de 15 (quinze) dias, sob pena de aplicação de sanções e penalidades na forma da lei e resoluções da ANTAQ. 12.14. Em caso de descumprimento deliberado do atendimento aos parâmetros operacionais do acesso aquaviário, a empresa prestadora do serviço de dragagem de manutenção e a Concessionária concordam em conceder ao Poder Concedente a titularidade do contrato e o direito de intervir nas operações do acesso aquaviário para assumir temporariamente suas responsabilidades. 12.14.1. O Contrato entre a Concessionária e a empresa prestadora do serviço de dragagem de manutenção deverá conter cláusula de intervenção e assunção da responsabilidade ao Poder Concedente de que trata a Subcláusula 12.14. 12.14.2. A intervenção e assunção da responsabilidade serão regidas pelas disposições legais aplicáveis e poderão perdurar até que a empresa prestadora do serviço regularize a situação de acordo com as exigências do Poder Concedente. 12.14.3. Durante o período de intervenção, a empresa prestadora do serviço continuará responsável pelos custos operacionais, sem prejuízo de outras penalidades previstas neste contrato. 12.15. É vedada a prática de condições discriminatórias e não isonômicas de acesso aquaviário para os terminais e embarcações que atuam na região. 12.15.1 O descumprimento da Subcláusula 12.15. acarretará sanções contratuais e regulatórias. 12.16. A Concessionária deverá garantir que todos os terminais e embarcações tenham acesso igualitário e justo às instalações e serviços portuários, sem qualquer tipo de discriminação ou	Agradecemos a contribuição. Após as alterações realizadas no projeto, o PLANO DE EXPLORAÇÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO (PEAA) estabelece que os levantamentos hidrográficos utilizados para fins de verificação dos volumes dragados deverão ser submetidos a auditoria independente. Quanto ao atendimento dos parâmetros necessários, cumpre observar que o Anexo 1 já traz os IQS relacionados aos serviços de dragagem, dispondo sobre os impactos do não cumprimento dos indicadores de qualidade de serviço. Adicionalmente, quanto as penalidades, cumpre observar que a cláusula 30.16.4 da minuta de contrato prevê que a inobservância das metas de nível de serviço são hipóteses, inclusive, para a abertura do processo de caducidade da concessão, penalidade mais grave disponível.

		favorecimento indevido. 26. Penalidades 26.15. Em caso de descumprimento dos parâmetros operacionais garantidos para o canal de acesso aquaviário, a Concessionária estará sujeita a uma penalidade, a ser determinada pela ANTAQ, do montante de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), após regular processo administrativo, assegurado o direito à ampla defesa e ao contraditório. 26.15.1. Caso seja constatada prática lesiva ao ambiente concorrencial na prestação e operação do canal de acesso, a ANTAQ, sem prejuízo de outras sanções, comunicará o fato ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) para a devida apuração de ilícito concorrencial.	
Minuta de Edital	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, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, e composta de, ao menos, uma empresa de dragagem, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10.	Obrigatoriedade de participação de empresa de Dragagem na Sociedade de Propósito Específico para o serviço de manutenção de Dragagem: Considerando que o mercado mundial de dragagem é notoriamente concentrado, com poucas empresas estrangeiras dominando a maior parte dos serviços neste segmento, a obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem na Sociedade de Propósito Específico – SPE a ser constituída poderá, além de impactar a competitividade do certame diante da determinação restritiva, elevar os custos de dragagem e pressionar as tarifas para o valor teto estabelecido. Isto porque, ao vincular a constituição da SPE à empresa específica, a referida exigência implicará em possível ausência de negociação, durante a vigência do contrato, de valores mais vantajosos para a prestadora deste serviço por meio de ampla concorrência de mercado, o que poderia resultar em maiores descontos tarifários e permitir soluções tecnicamente mais modernas e eficientes. Reforça-se que a obrigatoriedade de formar uma Sociedade de Propósito Específico com uma empresa de dragagem pode potencialmente caracterizar uma reserva de mercado, levando a práticas anticompetitivas e antieconômicas, implicando não só em impactos financeiros que restarão sobre as cargas e consequentemente sobre o consumidor, mas também na perda de competitividade do Complexo. Considerando (i.) o âmbito de competição interportuária que abrange região Sul (Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul) e Sudeste (Santos e Rio de Janeiro) que deve ser preservado; (ii.) terminais desfrutam de plena autonomia e capacidade para firmar negócios jurídicos; (iii.) o preceito legal de que as relações entre indivíduos ou empresas devem ser salvaguardadas de práticas anticompetitivas (art, 170ª, V, da Constituição Federal); e (iv.) a criação de reserva de mercado ao favorecer na regulação determinados grupos econômicos, assim como impedir a entrada de competidores e	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada. Entende-se pela necessidade de manutenção das condições de habilitação técnica no caso em tela, bem como no alinhamento econômico da empresa responsável pela execução dos serviços, no caso de formação de consórcio, para com o objeto da concessão. Nesse sentido, não se vislumbra uma reserva de mercado na inserção da previsão, mas sim um critério estritamente necessário para assegurar o cumprimento das obrigações previstas no contrato de concessão, do ponto de vista técnico, bem como um alinhamento economico de comprometimento na execução dos serviços.

exigir especificação técnica desnecessária constituírem abuso de poder regulatório (art. 4ª, I, II e III da Lei de Liberdade Econômica); entendemos que tal previsão deve ser sumariamente excluída por não se coadunar com os objetivos legais de promover expansão, modernização, otimização da infraestrutura e de estímulo à concorrência, por meio do desincentivo à práticas abusivas e deletérias à ordem econômica. Obrigatoriedade de participação de empresa de Dragagem na Sociedade de Propósito Específico para o serviço de manutenção de Dragagem: Considerando que o mercado mundial de dragagem é notoriamente concentrado, com poucas empresas estrangeiras dominando a maior parte dos serviços neste segmento, a obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem na Sociedade de Propósito Específico – SPE a ser constituída poderá, além de impactar a competitividade do certame diante da determinação restritiva, elevar os custos de dragagem e pressionar as tarifas para o valor teto estabelecido. Isto porque, ao vincular a constituição da SPE à empresa específica, a referida exigência implicará em possível ausência de negociação, durante a vigência do contrato, de valores mais vantajosos para a prestadora deste serviço por meio de ampla concorrência de mercado, o que poderia resultar em maiores descontos tarifários e permitir soluções tecnicamente mais modernas e eficientes. Reforça-se que a obrigatoriedade de formar uma Sociedade de Propósito Específico com uma empresa de dragagem pode potencialmente caracterizar uma reserva de mercado, levando a práticas anticompetitivas e antieconômicas, implicando não só em impactos financeiros que restarão sobre as cargas e consequentemente sobre o consumidor, mas também na perda de competitividade do Complexo. Considerando (i.) o âmbito de competição interportuária que abrange região Sul (Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul) e Sudeste (Santos e Rio de Janeiro) que deve ser preservado; (ii.) terminais desfrutam de plena autonomia e capacidade para firmar negócios jurídicos; (iii.) o preceito legal de que as relações entre indivíduos ou empresas devem ser salvaguardadas de práticas anticompetitivas (art, 170ª, V, da Constituição Federal); e (iv.) a criação de reserva de mercado ao favorecer na regulação determinados grupos econômicos, assim como impedir a entrada de competidores e exigir especificação técnica desnecessária constituírem abuso de poder regulatório (art. 4ª, I, II e III da Lei de Liberdade Econômica); entendemos que tal previsão deve ser sumariamente excluída por não se coadunar com os objetivos legais de promover expansão, modernização, otimização da

		infraestrutura e de estímulo à concorrência, por meio do desincentivo à práticas abusivas e deletérias à ordem econômica. Portanto, sugere-se, retirar a obrigação de associação com empresa de dragagem para a exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, eliminando o termo da redação dos itens 4.47.6, 6.2.5, além do vii do Anexo 10, conforme descrito a seguir: Proposta no próximo tópi	
Minuta de Edital	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, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, e composta de, ao menos, uma empresa de dragagem, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10.	PROPOSTAS: 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, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10. (...) 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, com contabilidade separada e na forma de uma Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado. (...) ANEXO 10 Instruções para formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico (...) vii. compromisso de constituição de subsidiária, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado. Entendemos ainda que, não sendo esse o caso – o que se admite apenas para fins de argumentação, face a latente brecha a práticas anticompetitivas - serão plenamente acolhidas as propostas de cláusulas punitivas anteriormente expostas para os capítulos 12 e 26, respeitados os preceitos da revista Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), em especial (i.) a vedação legal a se decidir com base em valor jurídico abstrato sem se considerar as consequências práticas da decisão (art. 20); (ii.) a necessidade de adequação de medida imposta em face de	Agradecemos a contribuição. Informamos que com a alteração do modelo, com a segregação dos projetos de concessão do canal de acesso ao Porto de Itajai e o arrendamento do Terminal de Conteineres, a contribuição perde objeto, uma vez que não existe mais a necessidade de formação de uma subsidiária integral na forma de SPE no modelo.

		possíveis alternativas (art. 20, parágrafo único); (iii.) a exigência legal de se motivar indicando de modo expresso consequências jurídicas e administrativas da invalidação de ato, contrato ou ajuste (art. 21); (iv.) a vedação legal à imposição de ônus ou perdas anormais ou excessivos (art. 21, parágrafo único).	
Minuta de Edital	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, com contabilidade separada e na forma de uma Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, e composta de, ao menos, uma empresa de dragagem, para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado.	Obrigatoriedade de participação de empresa de Dragagem na Sociedade de Propósito Específico para o serviço de manutenção de Dragagem: Considerando que o mercado mundial de dragagem é notoriamente concentrado, com poucas empresas estrangeiras dominando a maior parte dos serviços neste segmento, a obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem na Sociedade de Propósito Específico – SPE a ser constituída poderá, além de impactar a competitividade do certame diante da determinação restritiva, elevar os custos de dragagem e pressionar as tarifas para o valor teto estabelecido. Isto porque, ao vincular a constituição da SPE à empresa específica, a referida exigência implicará em possível ausência de negociação, durante a vigência do contrato, de valores mais vantajosos para a prestadora deste serviço por meio de ampla concorrência de mercado, o que poderia resultar em maiores descontos tarifários e permitir soluções tecnicamente mais modernas e eficientes. Reforça-se que a obrigatoriedade de formar uma Sociedade de Propósito Específico com uma empresa de dragagem pode potencialmente caracterizar uma reserva de mercado, levando a práticas anticompetitivas e antieconômicas, implicando não só em impactos financeiros que restarão sobre as cargas e consequentemente sobre o consumidor, mas também na perda de competitividade do Complexo. Considerando (i.) o âmbito de competição interportuária que abrange região Sul (Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul) e Sudeste (Santos e Rio de Janeiro) que deve ser preservado; (ii.) terminais desfrutam de plena autonomia e capacidade para firmar negócios jurídicos; (iii.) o preceito legal de que as relações entre indivíduos ou empresas devem ser salvaguardadas de práticas anticompetitivas (art, 170ª, V, da Constituição Federal); e (iv.) a criação de reserva de mercado ao favorecer na regulação determinados grupos econômicos, assim como impedir a entrada de competidores e exigir especificação técnica desnecessária constituírem abuso de poder regulatório (art. 4ª, I, II e III da Lei de Liberdade Econômica); entendemos que tal previsão deve ser sumariamente excluída por não se coadunar com os objetivos legais de promover expansão, modernização, otimização da infraestrutura e de estímulo à	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada. Entende-se pela necessidade de manutenção das condições de habilitação técnica no caso em tela, bem como no alinhamento econômico da empresa responsável pela execução dos serviços, no caso de formação de consórcio, para com o objeto da concessão. Nesse sentido, não se vislumbra uma reserva de mercado na inserção da previsão, mas sim um critério estritamente necessário para assegurar o cumprimento das obrigações previstas no contrato de concessão, do ponto de vista técnico, bem como um alinhamento economico de comprometimento na execução dos serviços.

		concorrência, por meio do desincentivo à práticas abusivas e deletérias à ordem econômica. Portanto, sugere-se, retirar a obrigação de associação com empresa de dragagem para a exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, eliminando o termo da redação dos itens 4.47.6, 6.2.5, além do vii do Anexo 10, conforme descrito a seguir:	
Minuta de Edital	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, com contabilidade separada e na forma de uma Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, e composta de, ao menos, uma empresa de dragagem, para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado.	PROPOSTAS: 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, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10. (...) 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, com contabilidade separada e na forma de uma Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado. (...) ANEXO 10 Instruções para formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico (...) vii. compromisso de constituição de subsidiária, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado. Entendemos ainda que, não sendo esse o caso – o que se admite apenas para fins de argumentação, face a latente brecha a práticas anticompetitivas - serão plenamente acolhidas as propostas de cláusulas punitivas anteriormente expostas para os capítulos 12 e 26, respeitados os preceitos da revista Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), em especial (i.) a vedação legal a se decidir com base em valor jurídico abstrato sem se considerar as consequências práticas da decisão (art. 20); (ii.) a necessidade de adequação de medida imposta em face de possíveis alternativas (art. 20, parágrafo	Agradecemos a contribuição. Informamos que com a alteração do modelo, com a segregação dos projetos de concessão do canal de acesso ao Porto de Itajai e o arrendamento do Terminal de Conteineres, a contribuição perde objeto, uma vez que não existe mais a necessidade de formação de uma subsidiária integral na forma de SPE no modelo.

		único); (iii.) a exigência legal de se motivar indicando de modo expresso consequências jurídicas e administrativas da invalidação de ato, contrato ou ajuste (art. 21); (iv.) a vedação legal à imposição de ônus ou perdas anormais ou excessivos (art. 21, parágrafo único).	
Minuta de Edital	ANEXO 10 Instruções para formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico	Obrigatoriedade de participação de empresa de Dragagem na Sociedade de Propósito Específico para o serviço de manutenção de Dragagem: Considerando que o mercado mundial de dragagem é notoriamente concentrado, com poucas empresas estrangeiras dominando a maior parte dos serviços neste segmento, a obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem na Sociedade de Propósito Específico – SPE a ser constituída poderá, além de impactar a competitividade do certame diante da determinação restritiva, elevar os custos de dragagem e pressionar as tarifas para o valor teto estabelecido. Isto porque, ao vincular a constituição da SPE à empresa específica, a referida exigência implicará em possível ausência de negociação, durante a vigência do contrato, de valores mais vantajosos para a prestadora deste serviço por meio de ampla concorrência de mercado, o que poderia resultar em maiores descontos tarifários e permitir soluções tecnicamente mais modernas e eficientes. Reforça-se que a obrigatoriedade de formar uma Sociedade de Propósito Específico com uma empresa de dragagem pode potencialmente caracterizar uma reserva de mercado, levando a práticas anticompetitivas e antieconômicas, implicando não só em impactos financeiros que restarão sobre as cargas e consequentemente sobre o consumidor, mas também na perda de competitividade do Complexo. Considerando (i.) o âmbito de competição interportuária que abrange região Sul (Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul) e Sudeste (Santos e Rio de Janeiro) que deve ser preservado; (ii.) terminais desfrutam de plena autonomia e capacidade para firmar negócios jurídicos; (iii.) o preceito legal de que as relações entre indivíduos ou empresas devem ser salvaguardadas de práticas anticompetitivas (art, 170ª, V, da Constituição Federal); e (iv.) a criação de reserva de mercado ao favorecer na regulação determinados grupos econômicos, assim como impedir a entrada de competidores e exigir especificação técnica desnecessária constituírem abuso de poder regulatório (art. 4ª, I, II e III da Lei de Liberdade Econômica); entendemos que tal previsão deve ser sumariamente excluída por não se coadunar com os objetivos legais de promover expansão, modernização, otimização da infraestrutura e de estímulo à concorrência, por meio do desincentivo	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada. Entende-se pela necessidade de manutenção das condições de habilitação técnica no caso em tela, bem como no alinhamento econômico da empresa responsável pela execução dos serviços, no caso de formação de consórcio, para com o objeto da concessão. Nesse sentido, não se vislumbra uma reserva de mercado na inserção da previsão, mas sim um critério estritamente necessário para assegurar o cumprimento das obrigações previstas no contrato de concessão, do ponto de vista técnico, bem como um alinhamento economico de comprometimento na execução dos serviços.

		à práticas abusivas e deletérias à ordem econômica. Portanto, sugere-se, retirar a obrigação de associação com empresa de dragagem para a exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, eliminando o termo da redação dos itens 4.47.6, 6.2.5, além do vii do Anexo 10, conforme descrito a seguir:	
Minuta de Edital	ANEXO 10 Instruções para formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico	PROPOSTAS: 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, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10. (...) 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, com contabilidade separada e na forma de uma Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado. (...) ANEXO 10 Instruções para formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico (...) vii. compromisso de constituição de subsidiária, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado. Entendemos ainda que, não sendo esse o caso – o que se admite apenas para fins de argumentação, face a latente brecha a práticas anticompetitivas - serão plenamente acolhidas as propostas de cláusulas punitivas anteriormente expostas para os capítulos 12 e 26, respeitados os preceitos da revista Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), em especial (i.) a vedação legal a se decidir com base em valor jurídico abstrato sem se considerar as consequências práticas da decisão (art. 20); (ii.) a necessidade de adequação de medida imposta em face de possíveis alternativas (art. 20, parágrafo único); (iii.) a exigência legal de se	Agradecemos a contribuição. Informamos que com a alteração do modelo, com a segregação dos projetos de concessão do canal de acesso ao Porto de Itajai e o arrendamento do Terminal de Conteineres, a contribuição perde objeto, uma vez que não existe mais a necessidade de formação de uma subsidiária integral na forma de SPE no modelo.

		motivar indicando de modo expresso consequências jurídicas e administrativas da invalidação de ato, contrato ou ajuste (art. 21); (iv.) a vedação legal à imposição de ônus ou perdas anormais ou excessivos (art. 21, parágrafo único).	
Minuta de Contrato	9. Exploração de Áreas Afetas às Operações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias	Obrigatoriedade de participação de empresa de Dragagem na Sociedade de Propósito Específico para o serviço de manutenção de Dragagem: Considerando que o mercado mundial de dragagem é notoriamente concentrado, com poucas empresas estrangeiras dominando a maior parte dos serviços neste segmento, a obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem na Sociedade de Propósito Específico – SPE a ser constituída poderá, além de impactar a competitividade do certame diante da determinação restritiva, elevar os custos de dragagem e pressionar as tarifas para o valor teto estabelecido. Isto porque, ao vincular a constituição da SPE à empresa específica, a referida exigência implicará em possível ausência de negociação, durante a vigência do contrato, de valores mais vantajosos para a prestadora deste serviço por meio de ampla concorrência de mercado, o que poderia resultar em maiores descontos tarifários e permitir soluções tecnicamente mais modernas e eficientes. Reforça-se que a obrigatoriedade de formar uma Sociedade de Propósito Específico com uma empresa de dragagem pode potencialmente caracterizar uma reserva de mercado, levando a práticas anticompetitivas e antieconômicas, implicando não só em impactos financeiros que restarão sobre as cargas e consequentemente sobre o consumidor, mas também na perda de competitividade do Complexo. Considerando (i.) o âmbito de competição interportuária que abrange região Sul (Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul) e Sudeste (Santos e Rio de Janeiro) que deve ser preservado; (ii.) terminais desfrutam de plena autonomia e capacidade para firmar negócios jurídicos; (iii.) o preceito legal de que as relações entre indivíduos ou empresas devem ser salvaguardadas de práticas anticompetitivas (art, 170ª, V, da Constituição Federal); e (iv.) a criação de reserva de mercado ao favorecer na regulação determinados grupos econômicos, assim como impedir a entrada de competidores e exigir especificação técnica desnecessária constituírem abuso de poder regulatório (art. 4ª, I, II e III da Lei de Liberdade Econômica); entendemos que tal previsão deve ser sumariamente excluída por não se coadunar com os objetivos legais de promover expansão, modernização, otimização da infraestrutura e de estímulo à concorrência, por meio do desincentivo à práticas abusivas e deletérias à ordem	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada. Entende-se pela necessidade de manutenção das condições de habilitação técnica no caso em tela, bem como no alinhamento econômico da empresa responsável pela execução dos serviços, no caso de formação de consórcio, para com o objeto da concessão. Nesse sentido, não se vislumbra uma reserva de mercado na inserção da previsão, mas sim um critério estritamente necessário para assegurar o cumprimento das obrigações previstas no contrato de concessão, do ponto de vista técnico, bem como um alinhamento economico de comprometimento na execução dos serviços.

		econômica. Portanto, sugere-se, retirar a obrigação de associação com empresa de dragagem para a exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, eliminando o termo da redação dos itens 4.47.6, 6.2.5, além do vii do Anexo 10, conforme descrito a seguir:	
Minuta de Contrato	9. Exploração de Áreas Afetas às Operações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias	PROPOSTAS: 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, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10. (...) 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, com contabilidade separada e na forma de uma Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado. (...) ANEXO 10 Instruções para formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico (...) vii. compromisso de constituição de subsidiária, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado. Entendemos ainda que, não sendo esse o caso – o que se admite apenas para fins de argumentação, face a latente brecha a práticas anticompetitivas - serão plenamente acolhidas as propostas de cláusulas punitivas anteriormente expostas para os capítulos 12 e 26, respeitados os preceitos da revista Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), em especial (i.) a vedação legal a se decidir com base em valor jurídico abstrato sem se considerar as consequências práticas da decisão (art. 20); (ii.) a necessidade de adequação de medida imposta em face de possíveis alternativas (art. 20, parágrafo único); (iii.) a exigência legal de se motivar indicando de modo expresso	Agradecemos a contribuição. Informamos que com a alteração do modelo, com a segregação dos projetos de concessão do canal de acesso ao Porto de Itajai e o arrendamento do Terminal de Conteineres, a contribuição perde objeto, uma vez que não existe mais a necessidade de formação de uma subsidiária integral na forma de SPE no modelo.

		consequências jurídicas e administrativas da invalidação de ato, contrato ou ajuste (art. 21); (iv.) a vedação legal à imposição de ônus ou perdas anormais ou excessivos (art. 21, parágrafo único).	
Minuta de Contrato	12. Governança Corporativa	Obrigatoriedade de participação de empresa de Dragagem na Sociedade de Propósito Específico para o serviço de manutenção de Dragagem: Considerando que o mercado mundial de dragagem é notoriamente concentrado, com poucas empresas estrangeiras dominando a maior parte dos serviços neste segmento, a obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem na Sociedade de Propósito Específico – SPE a ser constituída poderá, além de impactar a competitividade do certame diante da determinação restritiva, elevar os custos de dragagem e pressionar as tarifas para o valor teto estabelecido. Isto porque, ao vincular a constituição da SPE à empresa específica, a referida exigência implicará em possível ausência de negociação, durante a vigência do contrato, de valores mais vantajosos para a prestadora deste serviço por meio de ampla concorrência de mercado, o que poderia resultar em maiores descontos tarifários e permitir soluções tecnicamente mais modernas e eficientes. Reforça-se que a obrigatoriedade de formar uma Sociedade de Propósito Específico com uma empresa de dragagem pode potencialmente caracterizar uma reserva de mercado, levando a práticas anticompetitivas e antieconômicas, implicando não só em impactos financeiros que restarão sobre as cargas e consequentemente sobre o consumidor, mas também na perda de competitividade do Complexo. Considerando (i.) o âmbito de competição interportuária que abrange região Sul (Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul) e Sudeste (Santos e Rio de Janeiro) que deve ser preservado; (ii.) terminais desfrutam de plena autonomia e capacidade para firmar negócios jurídicos; (iii.) o preceito legal de que as relações entre indivíduos ou empresas devem ser salvaguardadas de práticas anticompetitivas (art, 170ª, V, da Constituição Federal); e (iv.) a criação de reserva de mercado ao favorecer na regulação determinados grupos econômicos, assim como impedir a entrada de competidores e exigir especificação técnica desnecessária constituírem abuso de poder regulatório (art. 4ª, I, II e III da Lei de Liberdade Econômica); entendemos que tal previsão deve ser sumariamente excluída por não se coadunar com os objetivos legais de promover expansão, modernização, otimização da infraestrutura e de estímulo à concorrência, por meio do desincentivo à práticas abusivas e deletérias à ordem econômica. Portanto, sugere-se, retirar	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada. Entende-se pela necessidade de manutenção das condições de habilitação técnica no caso em tela, bem como no alinhamento econômico da empresa responsável pela execução dos serviços, no caso de formação de consórcio, para com o objeto da concessão. Nesse sentido, não se vislumbra uma reserva de mercado na inserção da previsão, mas sim um critério estritamente necessário para assegurar o cumprimento das obrigações previstas no contrato de concessão, do ponto de vista técnico, bem como um alinhamento economico de comprometimento na execução dos serviços.

		a obrigação de associação com empresa de dragagem para a exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, eliminando o termo da redação dos itens 4.47.6, 6.2.5, além do vii do Anexo 10, conforme descrito a seguir:	
Minuta de Contrato	12. Governança Corporativa	PROPOSTAS: 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, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10. (...) 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, com contabilidade separada e na forma de uma Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado. (...) ANEXO 10 Instruções para formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico (...) vii. compromisso de constituição de subsidiária, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado. Entendemos ainda que, não sendo esse o caso – o que se admite apenas para fins de argumentação, face a latente brecha a práticas anticompetitivas - serão plenamente acolhidas as propostas de cláusulas punitivas anteriormente expostas para os capítulos 12 e 26, respeitados os preceitos da revista Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), em especial (i.) a vedação legal a se decidir com base em valor jurídico abstrato sem se considerar as consequências práticas da decisão (art. 20); (ii.) a necessidade de adequação de medida imposta em face de possíveis alternativas (art. 20, parágrafo único); (iii.) a exigência legal de se motivar indicando de modo expresso consequências jurídicas e	Agradecemos a contribuição. Informamos que com a alteração do modelo, com a segregação dos projetos de concessão do canal de acesso ao Porto de Itajai e o arrendamento do Terminal de Conteineres, a contribuição perde objeto, uma vez que não existe mais a necessidade de formação de uma subsidiária integral na forma de SPE no modelo.

		administrativas da invalidação de ato, contrato ou ajuste (art. 21); (iv.) a vedação legal à imposição de ônus ou perdas anormais ou excessivos (art. 21, parágrafo único).	
Minuta de Contrato	13. Deveres da Concessionária	Retirada da Dragagem de Manutenção e Exploração da Infraestrutura Aquaviária do Modelo: Conforme item 13.4.1 da Minuta do Contrato de Concessão, é incumbência da Concessionária manter, aprofundar ou ampliar os acessos hidroviários, os canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio. No entanto, a Concessionária desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: como exploradora de instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, buscará maximizar seus resultados e obter vantagens competitivas para com os demais terminais do complexo, enquanto que, desempenhando parcialmente as atribuições de autoridade portuária para operacionalização da infraestrutura de acesso aquaviário, deverá garantir condições adequadas e isonômicas de acesso para todos os terminais e embarcações que atuam na região. A deliberada ausência de dragagem adequada em qualquer ponto do acesso aquaviário, por fins antieconômicos e anticoncorrenciais, acarreta uma série de riscos às operações portuárias, além de imediata restrição em sua navegabilidade, dificultando ou impossibilitando a movimentação segura e a atracação das embarcações para aqueles afetados. Assim, acredita-se que, embora os investimentos planejados para o acesso aquaviário possam ser mantidos na modelagem, é fundamental reconhecer a importância da manutenção dos parâmetros de dragagem para o desenvolvimento econômico e a segurança das operações portuárias. Nesse sentido, propõe-se que a concessão do canal seja excluída do escopo do projeto atual e que seja considerada a adoção de um contrato de concessão específico para o serviço de dragagem de manutenção. Através desse contrato, busca-se garantir uma competição justa e a adequada utilização da infraestrutura pelos usuários do acesso aquaviário. Assim como, garantirá que os interesses de todas as partes sejam devidamente atendidos, promovendo um ambiente de cooperação e confiança mútua. Contudo, enquanto não se tem a pactuação do contrato de concessão, é de suma importância que a Superintendência do Porto de Itajaí continue como responsável pela realização da dragagem de manutenção. Assim, entende-se que essa abordagem, juntamente com a exclusão da restrição ocasionada pela obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem, permitiria uma condição de concorrência mais atrativa	Agradecemos a contribuição. Conforme a modelagem proposta, vislumbra-se que a manutenção dos serviços de dragagem e de exploração da infraestrutura aquaviária no bojo da atual concessão se faz necessária, uma vez que alinha os interesses tanto da operação portuária do futuro concessionário quanto da correta manutenção do canal de acesso ao complexo portuário, uma vez que o concessionário será, ele mesmo, usuário das infraestruturas, aumentando a responsividade e o alinhamento de interesse economico e regulatório para a correta execução dos serviços de dragagem no canal. Quanto a questão concorrencial e possíveis práticas antieconômicas, o contrato é claro quanto a necessidade de atendimento isonômico a todos os usuários. Além disso, foram instituídas instâncias de governança ligadas a execução da dragagem, a exemplo do Comitê de Dragagem, que terá papel importante na governança do modelo. Além disso, existem ainda os mecanismos de denuncia, a aferição dos IQS e outros parâmetros que impedem (ou mitigam) o risco de condutas anticompetiticas por parte da futura concessionária. Cabe ainda ressaltar que, no novo modelo, caberá a Autoridade Portuária Pública acompanhar as questões atinentes a operaçao portuária, realizando algum grau de supervisão sobre as atividades. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		ao certame, com a participação de uma gama maior de empresas.	
Minuta de Contrato	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;	Retirada da Dragagem de Manutenção e Exploração da Infraestrutura Aquaviária do Modelo: Conforme item 13.4.1 da Minuta do Contrato de Concessão, é incumbência da Concessionária manter, aprofundar ou ampliar os acessos hidroviários, os canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio. No entanto, a Concessionária desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: como exploradora de instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, buscará maximizar seus resultados e obter vantagens competitivas para com os demais terminais do complexo, enquanto que, desempenhando parcialmente as atribuições de autoridade portuária para operacionalização da infraestrutura de acesso aquaviário, deverá garantir condições adequadas e isonômicas de acesso para todos os terminais e embarcações que atuam na região. A deliberada ausência de dragagem adequada em qualquer ponto do acesso aquaviário, por fins antieconômicos e anticoncorrenciais, acarreta uma série de riscos às operações portuárias, além de imediata restrição em sua navegabilidade, dificultando ou impossibilitando a movimentação segura e a atracação das embarcações para aqueles afetados. Assim, acredita-se que, embora os investimentos planejados para o acesso aquaviário possam ser mantidos na modelagem, é fundamental reconhecer a importância da manutenção dos parâmetros de dragagem para o desenvolvimento econômico e a segurança das operações portuárias. Nesse sentido, propõe-se que a concessão do canal seja excluída do escopo do projeto atual e que seja considerada a adoção de um contrato de concessão específico para o serviço de dragagem de manutenção. Através desse contrato, busca-se garantir uma competição justa e a adequada utilização da infraestrutura pelos usuários do acesso aquaviário. Assim como, garantirá que os interesses de todas as partes sejam devidamente atendidos, promovendo um ambiente de cooperação e confiança mútua. Contudo, enquanto não se tem a pactuação do contrato de concessão, é de suma importância que a Superintendência do Porto de Itajaí continue como responsável pela realização da dragagem de manutenção. Assim, entende-se que essa abordagem, juntamente com a exclusão da restrição ocasionada pela obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem, permitiria uma condição de concorrência mais atrativa ao certame, com a participação de uma gama maior de empresas.	Agradecemos a contribuição. Conforme a modelagem proposta, vislumbra-se que a manutenção dos serviços de dragagem e de exploração da infraestrutura aquaviária no bojo da atual concessão se faz necessária, uma vez que alinha os interesses tanto da operação portuária do futuro concessionário quanto da correta manutenção do canal de acesso ao complexo portuário, uma vez que o concessionário será, ele mesmo, usuário das infraestruturas, aumentando a responsividade e o alinhamento de interesse economico e regulatório para a correta execução dos serviços de dragagem no canal. Quanto a questão concorrencial e possíveis práticas antieconômicas, o contrato é claro quanto a necessidade de atendimento isonômico a todos os usuários. Além disso, foram instituídas instâncias de governança ligadas a execução da dragagem, a exemplo do Comitê de Dragagem, que terá papel importante na governança do modelo. Além disso, existem ainda os mecanismos de denuncia, a aferição dos IQS e outros parâmetros que impedem (ou mitigam) o risco de condutas anticompetiticas por parte da futura concessionária. Cabe ainda ressaltar que, no novo modelo, caberá a Autoridade Portuária Pública acompanhar as questões atinentes a operaçao portuária, realizando algum grau de supervisão sobre as atividades. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Retirada da Dragagem de Manutenção e Exploração da Infraestrutura Aquaviária do Modelo: Conforme item 13.4.1 da Minuta do Contrato de Concessão, é incumbência da Concessionária manter, aprofundar ou ampliar os acessos hidroviários, os canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio. No entanto, a Concessionária desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: como exploradora de instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, buscará maximizar seus resultados e obter vantagens competitivas para com os demais terminais do complexo, enquanto que, desempenhando parcialmente as atribuições de autoridade portuária para operacionalização da infraestrutura de acesso aquaviário, deverá garantir condições adequadas e isonômicas de acesso para todos os terminais e embarcações que atuam na região. A deliberada ausência de dragagem adequada em qualquer ponto do acesso aquaviário, por fins antieconômicos e anticoncorrenciais, acarreta uma série de riscos às operações portuárias, além de imediata restrição em sua navegabilidade, dificultando ou impossibilitando a movimentação segura e a atracação das embarcações para aqueles afetados. Assim, acredita-se que, embora os investimentos planejados para o acesso aquaviário possam ser mantidos na modelagem, é fundamental reconhecer a importância da manutenção dos parâmetros de dragagem para o desenvolvimento econômico e a segurança das operações portuárias. Nesse sentido, propõe-se que a concessão do canal seja excluída do escopo do projeto atual e que seja considerada a adoção de um contrato de concessão específico para o serviço de dragagem de manutenção. Através desse contrato, busca-se garantir uma competição justa e a adequada utilização da infraestrutura pelos usuários do acesso aquaviário. Assim como, garantirá que os interesses de todas as partes sejam devidamente atendidos, promovendo um ambiente de cooperação e confiança mútua. Contudo, enquanto não se tem a pactuação do contrato de concessão, é de suma importância que a Superintendência do Porto de Itajaí continue como responsável pela realização da dragagem de manutenção. Assim, entende-se que essa abordagem, juntamente com a exclusão da restrição ocasionada pela obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem, permitiria uma condição de concorrência mais atrativa ao certame, com a participação de uma gama maior de empresas.	Agradecemos a contribuição. Conforme a modelagem proposta, vislumbra-se que a manutenção dos serviços de dragagem e de exploração da infraestrutura aquaviária no bojo da atual concessão se faz necessária, uma vez que alinha os interesses tanto da operação portuária do futuro concessionário quanto da correta manutenção do canal de acesso ao complexo portuário, uma vez que o concessionário será, ele mesmo, usuário das infraestruturas, aumentando a responsividade e o alinhamento de interesse economico e regulatório para a correta execução dos serviços de dragagem no canal. Quanto a questão concorrencial e possíveis práticas antieconômicas, o contrato é claro quanto a necessidade de atendimento isonômico a todos os usuários. Além disso, foram instituídas instâncias de governança ligadas a execução da dragagem, a exemplo do Comitê de Dragagem, que terá papel importante na governança do modelo. Além disso, existem ainda os mecanismos de denuncia, a aferição dos IQS e outros parâmetros que impedem (ou mitigam) o risco de condutas anticompetiticas por parte da futura concessionária. Cabe ainda ressaltar que, no novo modelo, caberá a Autoridade Portuária Pública acompanhar as questões atinentes a operaçao portuária, realizando algum grau de supervisão sobre as atividades. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 3 Tarifas e Preços	Retirada da Dragagem de Manutenção e Exploração da Infraestrutura Aquaviária do Modelo: Conforme item	Agradecemos a contribuição. Conforme a modelagem proposta, vislumbra-se que a manutenção dos serviços de

		13.4.1 da Minuta do Contrato de Concessão, é incumbência da Concessionária manter, aprofundar ou ampliar os acessos hidroviários, os canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio. No entanto, a Concessionária desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: como exploradora de instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, buscará maximizar seus resultados e obter vantagens competitivas para com os demais terminais do complexo, enquanto que, desempenhando parcialmente as atribuições de autoridade portuária para operacionalização da infraestrutura de acesso aquaviário, deverá garantir condições adequadas e isonômicas de acesso para todos os terminais e embarcações que atuam na região. A deliberada ausência de dragagem adequada em qualquer ponto do acesso aquaviário, por fins antieconômicos e anticoncorrenciais, acarreta uma série de riscos às operações portuárias, além de imediata restrição em sua navegabilidade, dificultando ou impossibilitando a movimentação segura e a atracação das embarcações para aqueles afetados. Assim, acredita-se que, embora os investimentos planejados para o acesso aquaviário possam ser mantidos na modelagem, é fundamental reconhecer a importância da manutenção dos parâmetros de dragagem para o desenvolvimento econômico e a segurança das operações portuárias. Nesse sentido, propõe-se que a concessão do canal seja excluída do escopo do projeto atual e que seja considerada a adoção de um contrato de concessão específico para o serviço de dragagem de manutenção. Através desse contrato, busca-se garantir uma competição justa e a adequada utilização da infraestrutura pelos usuários do acesso aquaviário. Assim como, garantirá que os interesses de todas as partes sejam devidamente atendidos, promovendo um ambiente de cooperação e confiança mútua. Contudo, enquanto não se tem a pactuação do contrato de concessão, é de suma importância que a Superintendência do Porto de Itajaí continue como responsável pela realização da dragagem de manutenção. Assim, entende-se que essa abordagem, juntamente com a exclusão da restrição ocasionada pela obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem, permitiria uma condição de concorrência mais atrativa ao certame, com a participação de uma gama maior de empresas.	dragagem e de exploração da infraestrutura aquaviária no bojo da atual concessão se faz necessária, uma vez que alinha os interesses tanto da operação portuária do futuro concessionário quanto da correta manutenção do canal de acesso ao complexo portuário, uma vez que o concessionário será, ele mesmo, usuário das infraestruturas, aumentando a responsividade e o alinhamento de interesse economico e regulatório para a correta execução dos serviços de dragagem no canal. Quanto a questão concorrencial e possíveis práticas antieconômicas, o contrato é claro quanto a necessidade de atendimento isonômico a todos os usuários. Além disso, foram instituídas instâncias de governança ligadas a execução da dragagem, a exemplo do Comitê de Dragagem, que terá papel importante na governança do modelo. Além disso, existem ainda os mecanismos de denuncia, a aferição dos IQS e outros parâmetros que impedem (ou mitigam) o risco de condutas anticompetiticas por parte da futura concessionária. Cabe ainda ressaltar que, no novo modelo, caberá a Autoridade Portuária Pública acompanhar as questões atinentes a operaçao portuária, realizando algum grau de supervisão sobre as atividades. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 9 Transição Operacional	Retirada da Dragagem de Manutenção e Exploração da Infraestrutura Aquaviária do Modelo: Conforme item 13.4.1 da Minuta do Contrato de Concessão, é incumbência da Concessionária manter, aprofundar ou	Agradecemos a contribuição. Conforme a modelagem proposta, vislumbra-se que a manutenção dos serviços de dragagem e de exploração da infraestrutura aquaviária no bojo da atual concessão se faz necessária, uma

		ampliar os acessos hidroviários, os canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio. No entanto, a Concessionária desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: como exploradora de instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, buscará maximizar seus resultados e obter vantagens competitivas para com os demais terminais do complexo, enquanto que, desempenhando parcialmente as atribuições de autoridade portuária para operacionalização da infraestrutura de acesso aquaviário, deverá garantir condições adequadas e isonômicas de acesso para todos os terminais e embarcações que atuam na região. A deliberada ausência de dragagem adequada em qualquer ponto do acesso aquaviário, por fins antieconômicos e anticoncorrenciais, acarreta uma série de riscos às operações portuárias, além de imediata restrição em sua navegabilidade, dificultando ou impossibilitando a movimentação segura e a atracação das embarcações para aqueles afetados. Assim, acredita-se que, embora os investimentos planejados para o acesso aquaviário possam ser mantidos na modelagem, é fundamental reconhecer a importância da manutenção dos parâmetros de dragagem para o desenvolvimento econômico e a segurança das operações portuárias. Nesse sentido, propõe-se que a concessão do canal seja excluída do escopo do projeto atual e que seja considerada a adoção de um contrato de concessão específico para o serviço de dragagem de manutenção. Através desse contrato, busca-se garantir uma competição justa e a adequada utilização da infraestrutura pelos usuários do acesso aquaviário. Assim como, garantirá que os interesses de todas as partes sejam devidamente atendidos, promovendo um ambiente de cooperação e confiança mútua. Contudo, enquanto não se tem a pactuação do contrato de concessão, é de suma importância que a Superintendência do Porto de Itajaí continue como responsável pela realização da dragagem de manutenção. Assim, entende-se que essa abordagem, juntamente com a exclusão da restrição ocasionada pela obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem, permitiria uma condição de concorrência mais atrativa ao certame, com a participação de uma gama maior de empresas.	vez que alinha os interesses tanto da operação portuária do futuro concessionário quanto da correta manutenção do canal de acesso ao complexo portuário, uma vez que o concessionário será, ele mesmo, usuário das infraestruturas, aumentando a responsividade e o alinhamento de interesse economico e regulatório para a correta execução dos serviços de dragagem no canal. Quanto a questão concorrencial e possíveis práticas antieconômicas, o contrato é claro quanto a necessidade de atendimento isonômico a todos os usuários. Além disso, foram instituídas instâncias de governança ligadas a execução da dragagem, a exemplo do Comitê de Dragagem, que terá papel importante na governança do modelo. Além disso, existem ainda os mecanismos de denuncia, a aferição dos IQS e outros parâmetros que impedem (ou mitigam) o risco de condutas anticompetiticas por parte da futura concessionária. Cabe ainda ressaltar que, no novo modelo, caberá a Autoridade Portuária Pública acompanhar as questões atinentes a operaçao portuária, realizando algum grau de supervisão sobre as atividades. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	Subseção I – Habilitação Jurídica	Retirada da Dragagem de Manutenção e Exploração da Infraestrutura Aquaviária do Modelo: Conforme item 13.4.1 da Minuta do Contrato de Concessão, é incumbência da Concessionária manter, aprofundar ou ampliar os acessos hidroviários, os canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio. No entanto, a	Agradecemos a contribuição. Conforme a modelagem proposta, vislumbra-se que a manutenção dos serviços de dragagem e de exploração da infraestrutura aquaviária no bojo da atual concessão se faz necessária, uma vez que alinha os interesses tanto da operação portuária do futuro concessionário quanto da correta

		Concessionária desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: como exploradora de instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, buscará maximizar seus resultados e obter vantagens competitivas para com os demais terminais do complexo, enquanto que, desempenhando parcialmente as atribuições de autoridade portuária para operacionalização da infraestrutura de acesso aquaviário, deverá garantir condições adequadas e isonômicas de acesso para todos os terminais e embarcações que atuam na região. A deliberada ausência de dragagem adequada em qualquer ponto do acesso aquaviário, por fins antieconômicos e anticoncorrenciais, acarreta uma série de riscos às operações portuárias, além de imediata restrição em sua navegabilidade, dificultando ou impossibilitando a movimentação segura e a atracação das embarcações para aqueles afetados. Assim, acredita-se que, embora os investimentos planejados para o acesso aquaviário possam ser mantidos na modelagem, é fundamental reconhecer a importância da manutenção dos parâmetros de dragagem para o desenvolvimento econômico e a segurança das operações portuárias. Nesse sentido, propõe-se que a concessão do canal seja excluída do escopo do projeto atual e que seja considerada a adoção de um contrato de concessão específico para o serviço de dragagem de manutenção. Através desse contrato, busca-se garantir uma competição justa e a adequada utilização da infraestrutura pelos usuários do acesso aquaviário. Assim como, garantirá que os interesses de todas as partes sejam devidamente atendidos, promovendo um ambiente de cooperação e confiança mútua. Contudo, enquanto não se tem a pactuação do contrato de concessão, é de suma importância que a Superintendência do Porto de Itajaí continue como responsável pela realização da dragagem de manutenção. Assim, entende-se que essa abordagem, juntamente com a exclusão da restrição ocasionada pela obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem, permitiria uma condição de concorrência mais atrativa ao certame, com a participação de uma gama maior de empresas.	manutenção do canal de acesso ao complexo portuário, uma vez que o concessionário será, ele mesmo, usuário das infraestruturas, aumentando a responsividade e o alinhamento de interesse economico e regulatório para a correta execução dos serviços de dragagem no canal. Quanto a questão concorrencial e possíveis práticas antieconômicas, o contrato é claro quanto a necessidade de atendimento isonômico a todos os usuários. Além disso, foram instituídas instâncias de governança ligadas a execução da dragagem, a exemplo do Comitê de Dragagem, que terá papel importante na governança do modelo. Além disso, existem ainda os mecanismos de denuncia, a aferição dos IQS e outros parâmetros que impedem (ou mitigam) o risco de condutas anticompetiticas por parte da futura concessionária. Cabe ainda ressaltar que, no novo modelo, caberá a Autoridade Portuária Pública acompanhar as questões atinentes a operaçao portuária, realizando algum grau de supervisão sobre as atividades. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	Seção III – Proposta Econômica	Retirada da Dragagem de Manutenção e Exploração da Infraestrutura Aquaviária do Modelo: Conforme item 13.4.1 da Minuta do Contrato de Concessão, é incumbência da Concessionária manter, aprofundar ou ampliar os acessos hidroviários, os canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio. No entanto, a Concessionária desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: como exploradora de	Agradecemos a contribuição. Conforme a modelagem proposta, vislumbra-se que a manutenção dos serviços de dragagem e de exploração da infraestrutura aquaviária no bojo da atual concessão se faz necessária, uma vez que alinha os interesses tanto da operação portuária do futuro concessionário quanto da correta manutenção do canal de acesso ao complexo portuário, uma vez que o concessionário será, ele mesmo,

		instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, buscará maximizar seus resultados e obter vantagens competitivas para com os demais terminais do complexo, enquanto que, desempenhando parcialmente as atribuições de autoridade portuária para operacionalização da infraestrutura de acesso aquaviário, deverá garantir condições adequadas e isonômicas de acesso para todos os terminais e embarcações que atuam na região. A deliberada ausência de dragagem adequada em qualquer ponto do acesso aquaviário, por fins antieconômicos e anticoncorrenciais, acarreta uma série de riscos às operações portuárias, além de imediata restrição em sua navegabilidade, dificultando ou impossibilitando a movimentação segura e a atracação das embarcações para aqueles afetados. Assim, acredita-se que, embora os investimentos planejados para o acesso aquaviário possam ser mantidos na modelagem, é fundamental reconhecer a importância da manutenção dos parâmetros de dragagem para o desenvolvimento econômico e a segurança das operações portuárias. Nesse sentido, propõe-se que a concessão do canal seja excluída do escopo do projeto atual e que seja considerada a adoção de um contrato de concessão específico para o serviço de dragagem de manutenção. Através desse contrato, busca-se garantir uma competição justa e a adequada utilização da infraestrutura pelos usuários do acesso aquaviário. Assim como, garantirá que os interesses de todas as partes sejam devidamente atendidos, promovendo um ambiente de cooperação e confiança mútua. Contudo, enquanto não se tem a pactuação do contrato de concessão, é de suma importância que a Superintendência do Porto de Itajaí continue como responsável pela realização da dragagem de manutenção. Assim, entende-se que essa abordagem, juntamente com a exclusão da restrição ocasionada pela obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem, permitiria uma condição de concorrência mais atrativa ao certame, com a participação de uma gama maior de empresas.	usuário das infraestruturas, aumentando a responsividade e o alinhamento de interesse economico e regulatório para a correta execução dos serviços de dragagem no canal. Quanto a questão concorrencial e possíveis práticas antieconômicas, o contrato é claro quanto a necessidade de atendimento isonômico a todos os usuários. Além disso, foram instituídas instâncias de governança ligadas a execução da dragagem, a exemplo do Comitê de Dragagem, que terá papel importante na governança do modelo. Além disso, existem ainda os mecanismos de denuncia, a aferição dos IQS e outros parâmetros que impedem (ou mitigam) o risco de condutas anticompetiticas por parte da futura concessionária. Cabe ainda ressaltar que, no novo modelo, caberá a Autoridade Portuária Pública acompanhar as questões atinentes a operaçao portuária, realizando algum grau de supervisão sobre as atividades. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	Seção VI – Da Homologação e Adjudicação do Objeto do Leilão	Retirada da Dragagem de Manutenção e Exploração da Infraestrutura Aquaviária do Modelo: Conforme item 13.4.1 da Minuta do Contrato de Concessão, é incumbência da Concessionária manter, aprofundar ou ampliar os acessos hidroviários, os canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio. No entanto, a Concessionária desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: como exploradora de instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, buscará maximizar seus resultados e obter	Agradecemos a contribuição. Conforme a modelagem proposta, vislumbra-se que a manutenção dos serviços de dragagem e de exploração da infraestrutura aquaviária no bojo da atual concessão se faz necessária, uma vez que alinha os interesses tanto da operação portuária do futuro concessionário quanto da correta manutenção do canal de acesso ao complexo portuário, uma vez que o concessionário será, ele mesmo, usuário das infraestruturas, aumentando a responsividade e o alinhamento de interesse economico e regulatório para

		vantagens competitivas para com os demais terminais do complexo, enquanto que, desempenhando parcialmente as atribuições de autoridade portuária para operacionalização da infraestrutura de acesso aquaviário, deverá garantir condições adequadas e isonômicas de acesso para todos os terminais e embarcações que atuam na região. A deliberada ausência de dragagem adequada em qualquer ponto do acesso aquaviário, por fins antieconômicos e anticoncorrenciais, acarreta uma série de riscos às operações portuárias, além de imediata restrição em sua navegabilidade, dificultando ou impossibilitando a movimentação segura e a atracação das embarcações para aqueles afetados. Assim, acredita-se que, embora os investimentos planejados para o acesso aquaviário possam ser mantidos na modelagem, é fundamental reconhecer a importância da manutenção dos parâmetros de dragagem para o desenvolvimento econômico e a segurança das operações portuárias. Nesse sentido, propõe-se que a concessão do canal seja excluída do escopo do projeto atual e que seja considerada a adoção de um contrato de concessão específico para o serviço de dragagem de manutenção. Através desse contrato, busca-se garantir uma competição justa e a adequada utilização da infraestrutura pelos usuários do acesso aquaviário. Assim como, garantirá que os interesses de todas as partes sejam devidamente atendidos, promovendo um ambiente de cooperação e confiança mútua. Contudo, enquanto não se tem a pactuação do contrato de concessão, é de suma importância que a Superintendência do Porto de Itajaí continue como responsável pela realização da dragagem de manutenção. Assim, entende-se que essa abordagem, juntamente com a exclusão da restrição ocasionada pela obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem, permitiria uma condição de concorrência mais atrativa ao certame, com a participação de uma gama maior de empresas.	a correta execução dos serviços de dragagem no canal. Quanto a questão concorrencial e possíveis práticas antieconômicas, o contrato é claro quanto a necessidade de atendimento isonômico a todos os usuários. Além disso, foram instituídas instâncias de governança ligadas a execução da dragagem, a exemplo do Comitê de Dragagem, que terá papel importante na governança do modelo. Além disso, existem ainda os mecanismos de denuncia, a aferição dos IQS e outros parâmetros que impedem (ou mitigam) o risco de condutas anticompetiticas por parte da futura concessionária. Cabe ainda ressaltar que, no novo modelo, caberá a Autoridade Portuária Pública acompanhar as questões atinentes a operaçao portuária, realizando algum grau de supervisão sobre as atividades. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	ANEXO 10 Instruções para formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico	Retirada da Dragagem de Manutenção e Exploração da Infraestrutura Aquaviária do Modelo: Conforme item 13.4.1 da Minuta do Contrato de Concessão, é incumbência da Concessionária manter, aprofundar ou ampliar os acessos hidroviários, os canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio. No entanto, a Concessionária desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: como exploradora de instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, buscará maximizar seus resultados e obter vantagens competitivas para com os demais terminais do complexo, enquanto que, desempenhando	Agradecemos a contribuição. Conforme a modelagem proposta, vislumbra-se que a manutenção dos serviços de dragagem e de exploração da infraestrutura aquaviária no bojo da atual concessão se faz necessária, uma vez que alinha os interesses tanto da operação portuária do futuro concessionário quanto da correta manutenção do canal de acesso ao complexo portuário, uma vez que o concessionário será, ele mesmo, usuário das infraestruturas, aumentando a responsividade e o alinhamento de interesse economico e regulatório para a correta execução dos serviços de dragagem no canal. Quanto a questão concorrencial e possíveis práticas

		parcialmente as atribuições de autoridade portuária para operacionalização da infraestrutura de acesso aquaviário, deverá garantir condições adequadas e isonômicas de acesso para todos os terminais e embarcações que atuam na região. A deliberada ausência de dragagem adequada em qualquer ponto do acesso aquaviário, por fins antieconômicos e anticoncorrenciais, acarreta uma série de riscos às operações portuárias, além de imediata restrição em sua navegabilidade, dificultando ou impossibilitando a movimentação segura e a atracação das embarcações para aqueles afetados. Assim, acredita-se que, embora os investimentos planejados para o acesso aquaviário possam ser mantidos na modelagem, é fundamental reconhecer a importância da manutenção dos parâmetros de dragagem para o desenvolvimento econômico e a segurança das operações portuárias. Nesse sentido, propõe-se que a concessão do canal seja excluída do escopo do projeto atual e que seja considerada a adoção de um contrato de concessão específico para o serviço de dragagem de manutenção. Através desse contrato, busca-se garantir uma competição justa e a adequada utilização da infraestrutura pelos usuários do acesso aquaviário. Assim como, garantirá que os interesses de todas as partes sejam devidamente atendidos, promovendo um ambiente de cooperação e confiança mútua. Contudo, enquanto não se tem a pactuação do contrato de concessão, é de suma importância que a Superintendência do Porto de Itajaí continue como responsável pela realização da dragagem de manutenção. Assim, entende-se que essa abordagem, juntamente com a exclusão da restrição ocasionada pela obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem, permitiria uma condição de concorrência mais atrativa ao certame, com a participação de uma gama maior de empresas.	antieconômicas, o contrato é claro quanto a necessidade de atendimento isonômico a todos os usuários. Além disso, foram instituídas instâncias de governança ligadas a execução da dragagem, a exemplo do Comitê de Dragagem, que terá papel importante na governança do modelo. Além disso, existem ainda os mecanismos de denuncia, a aferição dos IQS e outros parâmetros que impedem (ou mitigam) o risco de condutas anticompetiticas por parte da futura concessionária. Cabe ainda ressaltar que, no novo modelo, caberá a Autoridade Portuária Pública acompanhar as questões atinentes a operaçao portuária, realizando algum grau de supervisão sobre as atividades. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	ANEXO 14 Requisitos do Plano Básico de Implantação (PBI)	Retirada da Dragagem de Manutenção e Exploração da Infraestrutura Aquaviária do Modelo: Conforme item 13.4.1 da Minuta do Contrato de Concessão, é incumbência da Concessionária manter, aprofundar ou ampliar os acessos hidroviários, os canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio. No entanto, a Concessionária desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: como exploradora de instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, buscará maximizar seus resultados e obter vantagens competitivas para com os demais terminais do complexo, enquanto que, desempenhando parcialmente as atribuições de autoridade portuária para operacionalização da infraestrutura de	Agradecemos a contribuição. Conforme a modelagem proposta, vislumbra-se que a manutenção dos serviços de dragagem e de exploração da infraestrutura aquaviária no bojo da atual concessão se faz necessária, uma vez que alinha os interesses tanto da operação portuária do futuro concessionário quanto da correta manutenção do canal de acesso ao complexo portuário, uma vez que o concessionário será, ele mesmo, usuário das infraestruturas, aumentando a responsividade e o alinhamento de interesse economico e regulatório para a correta execução dos serviços de dragagem no canal. Quanto a questão concorrencial e possíveis práticas antieconômicas, o contrato é claro quanto a necessidade de atendimento isonômico a todos os usuários. Além

		acesso aquaviário, deverá garantir condições adequadas e isonômicas de acesso para todos os terminais e embarcações que atuam na região. A deliberada ausência de dragagem adequada em qualquer ponto do acesso aquaviário, por fins antieconômicos e anticoncorrenciais, acarreta uma série de riscos às operações portuárias, além de imediata restrição em sua navegabilidade, dificultando ou impossibilitando a movimentação segura e a atracação das embarcações para aqueles afetados. Assim, acredita-se que, embora os investimentos planejados para o acesso aquaviário possam ser mantidos na modelagem, é fundamental reconhecer a importância da manutenção dos parâmetros de dragagem para o desenvolvimento econômico e a segurança das operações portuárias. Nesse sentido, propõe-se que a concessão do canal seja excluída do escopo do projeto atual e que seja considerada a adoção de um contrato de concessão específico para o serviço de dragagem de manutenção. Através desse contrato, busca-se garantir uma competição justa e a adequada utilização da infraestrutura pelos usuários do acesso aquaviário. Assim como, garantirá que os interesses de todas as partes sejam devidamente atendidos, promovendo um ambiente de cooperação e confiança mútua. Contudo, enquanto não se tem a pactuação do contrato de concessão, é de suma importância que a Superintendência do Porto de Itajaí continue como responsável pela realização da dragagem de manutenção. Assim, entende-se que essa abordagem, juntamente com a exclusão da restrição ocasionada pela obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem, permitiria uma condição de concorrência mais atrativa ao certame, com a participação de uma gama maior de empresas.	disso, foram instituídas instâncias de governança ligadas a execução da dragagem, a exemplo do Comitê de Dragagem, que terá papel importante na governança do modelo. Além disso, existem ainda os mecanismos de denuncia, a aferição dos IQS e outros parâmetros que impedem (ou mitigam) o risco de condutas anticompetiticas por parte da futura concessionária. Cabe ainda ressaltar que, no novo modelo, caberá a Autoridade Portuária Pública acompanhar as questões atinentes a operaçao portuária, realizando algum grau de supervisão sobre as atividades. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Mecanismo de recebimento de denúncias: Com relação à administração dos mecanismos de recebimento de denúncias por descumprimentos das regras de programação, operação e atracação, visando o tratamento isonômico e uso equânime da infraestrutura aquaviária, entendemos que o responsável por estabelecer e administrar referidos mecanismos deverá ser a Autoridade Portuária. Neste mesmo sentido, adicionalmente propõe-se que o envio de relatórios deverá ser realizado de forma mensal, visto que a mitigação dos danos poderá ser realizada de forma mais célere e eficaz. Sendo assim, sugere-se: 7.3.7.2 A Autoridade Portuária Pública deverá estabelecer e administrar mecanismos de comunicação apropriado para recebimento de denúncias por descumprimento das regras de programação, operação e atracação de	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada.

		embarcações estabelecidas no Regulamento de Exploração do Porto a ser disponibilizado aos Usuários da infraestrutura de Acesso Aquaviário, bem como enviar mensalmente à ANTAQ relatório contendo as informações obtidas referido mecanismo.	
Minuta de Contrato	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 Administração Portuária Pública relatório contendo as informações obtidas referido mecanismo.	Mecanismo de recebimento de denúncias: Com relação à administração dos mecanismos de recebimento de denúncias por descumprimentos das regras de programação, operação e atracação, visando o tratamento isonômico e uso equânime da infraestrutura aquaviária, entendemos que o responsável por estabelecer e administrar referidos mecanismos deverá ser a Autoridade Portuária. Neste mesmo sentido, adicionalmente propõe-se que o envio de relatórios deverá ser realizado de forma mensal, visto que a mitigação dos danos poderá ser realizada de forma mais célere e eficaz. Sendo assim, sugere-se: 7.3.7.2 A Autoridade Portuária Pública deverá estabelecer e administrar mecanismos 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 mensalmente à ANTAQ relatório contendo as informações obtidas referido mecanismo.	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.1.3 Investimentos Sistema Aquaviário Reurbanização da Margem Esquerda (Navegantes): Dentre os investimentos descritos na “Sessão C – Engenharia” dos estudos anexos do edital, constam algumas obrigações a serem realizadas na margem esquerda do canal aquaviário (Navegantes), especialmente com relação ao molhe norte, importante ativo portuário do Complexo. Entretanto, não consta como obrigação da Concessionária a realização de ações para a remoção de construções irregulares e a realocação de ocupantes das áreas de marinha. Importa ressaltar que as condições de habitação são inadequadas e a ocupação da área se dá de forma irregular, ou seja, sem a autorização da União, de modo que as ações de regularização sejam consideradas ineficientes. Neste sentido, é imprescindível que haja ações no modelo de investimentos para a retirada e realocação dos moradores, visando entre outras questões, a mitigação de impactos na segurança da navegação naquela região. Caso não haja essa realocação, a ampliação do Complexo Portuário sofrerá significativos impactos	Agradecemos a contribuição. A respeito do Molhe Navegantes, destacam-se duas intervenções principais previstas: a primeira é a revitalização para reurbanização do acesso aos visitantes (1ª etapa de investimentos); a segunda é a readequação da própria estrutura do molhe e seu reposicionamento (2ª etapa de investimentos). O futuro concessionário pode, a seu critério, antecipar todas as intervenções, e o cronograma proposto nos estudos são referenciais. A existência de um projeto de revitalização urbanística do molhe de navegantes pode contribuir para a avaliação de eventuais pontos de compatibilização com as intervenções já previstas. É importante destacar que as moradias ocupantes de terrenos de Marinha, a princípio, estão localizadas fora da poligonal do porto organizado definida pela Portaria Nº 27/2020 do Ministério da Infraestrutura e não geram obrigações diretas no escopo do futuro contrato de concessão. De qualquer maneira, a concessão possibilitará o aumento de capacidade portuária em toda a região e, consequentemente, fomentará seu desenvolvimento, além de trazer maiores arrecadações pelos

		a médio e longo prazo. Diante disso, sugere-se que dentro do programa de investimentos seja inserida como obrigação, a ser realizada nos primeiros 3 anos de contrato, a realização de ações para a retirada e realocação dos moradores que residem na margem esquerda do Complexo Portuário, ocupando irregularmente as áreas de marinha.	municípios, que passarão a deter melhores condições para solucionar essas relevantes questões sociais no entorno do Complexo Portuário. Dessa forma, informamos que a contribuição não foi acatada.
Minuta de Edital	3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas de Grupos Econômicos distintos em que ambos, cumulativamente:	Vedação de Consórcio por motivo específico: Conforme o item 3.5.10 da Minuta de Edital, é vedada 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. Tal vedação impõem restrição adicional à legislação concorrencial e à jurisprudência do CADE, bem como configura fator limitante na participação de grandes grupos atuantes nas localidades elencadas, o que prejudica a atratividade do certame. Desta forma, sugere-se a eliminação da previsão determinada no item 3.5.10 da Minuta de Edital.	Agradecemos a contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.1.3 Investimentos Sistema Aquaviário Píer de Passageiros: Dentre os investimentos descritos na “Sessão C – Engenharia” dos estudos anexos do edital, há a previsão de remoção do dolfim de amarração do Píer de Passageiros e a construção de um novo em posição mais adequada. Entretanto, a utilização deste Píer, ainda que de forma eventual, configura importante restrição na navegabilidade do canal, considerando principalmente o acesso regular de embarcações de comprimento superior à 340m. Portanto, sugere-se que a construção de novo dolfim seja retirada do rol de investimentos obrigatórios, e em seu lugar seja prevista a desmobilização do Píer como um todo, que futuramente poderá ser realocado em local mais interessante para o complexo.	Primeiramente, destacamos que em relação as estrutura do píer de passageiros existente, foi reconhecida a existência de limitações operacionais, contudo não foi declarada sua inatividade. Assim, foi previsto no CAPEX a realização de obras para remoção do dolfim de amarração que está em sobreposição ao canal de acesso e a construção de novo dolfim em substituição ao primeiro, conforme detalhado na Seção C do Estudo. O objetivo foi resguardar a operação de passageiros no Porto, mesmo que de forma temporária. De forma complementar, o estudo considerou a obrigação contratual de analisar a viabilidade da implantação de um novo terminal de passageiros, para que o concessionário realize os estudos locacionais e demais análises necessárias à implantação do futuro terminal de passageiros destinados ou provenientes de transporte aquaviário. Portanto, a infraestrutura existente continuará em operação até que o novo terminal de passageiros seja construído.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Regulação do funcionamento do Ferry Boat: A mobilidade entre os municípios de Navegantes e Itajaí se dá, em sua grande maioria, pelo Ferry Boat, fazendo com que o seu constante funcionamento influencie diretamente na segurança do tráfego do canal. Com o objetivo de impedir que movimentações ocasionem eventuais impactos na segurança da navegabilidade no acesso	Agradecemos a contribuição e informamos que não cabe ao contrato de concessão em tela a discussão acerca da regulamentação do funcionamento do ferry boat, tendo em vista que a regularização da operação depende de outro contrato/licitação.

		aquaviário, se faz necessário que sejam criados e aplicados mecanismos específicos de modo a regulamentar o seu funcionamento, juntamente com indicadores suficientes para o acompanhamento do nível de serviço prestado pela concessionária da travessia. Sugere-se que este regramento seja desenvolvido pelo Governo do Estado de Santa Catarina em conjunto com a Autoridade Marítima e a Autoridade Portuária Pública.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Item 2.1.3 Investimentos Sistema Aquaviário Dragagem de Profundidade: Conforme o item 2.1.3 da “Sessão C – Engenharia”, que trata dos Investimentos obrigatórios a serem realizados pelo Concessionário no Sistema Aquaviário da Complexo Portuário de Itajaí, a profundidade mínima prevista para aprofundamento de todo o acesso foi de 16m, enquanto o item 48 do “Anexo 1 – PEP” exige que a meta para o Calado Máximo Operacional (CMO), após a implantação do aprofundamento, seja de 14,4m. Porém, de acordo com as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Santa Catarina e suas Portarias de Atualização, a Folga Abaixo da Quilha (FAQ), que é a distância entre o ponto mais profundo do casco do navio e o fundo das áreas navegáveis, deve observar os limites estabelecidos no regramento, que para o Canal Externo do Complexo Portuário Itajaí-Navegantes consiste em 15% do calado disponível. Considerando a meta estabelecida no PEP, após as obras de aprofundamento a profundidade para o Canal Externo deveria ser de no mínimo 17m. Assim, é necessário ajustar o investimento obrigatório previsto para satisfazer esta cota, especificamente para o trecho mais restrito. Cabe ressaltar que embarcações da classe de 400m de comprimento em plena capacidade demandam calados operacionais de até 16m de profundidade, de modo que a manutenção de uma meta em patamar inferior ao apresentado configura importante restrição na competitividade do Complexo em relação aos demais portos que consideram infraestrutura de acesso aquaviário com maior profundidade. Vale lembrar que o Porto de Santos já recebeu navios de 366 metros de LOA, abrindo espaço para o aumento da frequência desses navios na costa brasileira. Em um cenário de longo prazo, de aumento constante de cargas e navios desde 1990, conforme referência técnica do The Impact of Mega-Ships da OCDE, existe a expectativa de que navios ainda maiores, de LOA, boca e capacidade de TEUs, possam operar na região. A ANTAQ tem o dever de estimular a competição interportuária, induzir que os terminais brasileiros se insiram nas principais rotas do mundo e atinjam um grau de competitividade similar com o	Agradecemos a contribuição. Acerca da profundidade necessária para o calado de 14,4m, é importante destacar que, nos termos do Anexo I – Plano de Exploração Portuária (PEP) do contrato, o futuro concessionário poderá utilizar a maré para aferição do cumprimento das metas e parâmetros operacionais do acesso aquaviário. Quanto as operações com navio de LOA 400m, destaca-se a necessidade de diversas intervenções de engenharia, anteriormente à campanha de dragagem de aprofundamento e readequação do molhe norte. Nesse sentido, entende-se necessário, no mínimo, realizar remoção parcial/adequações de estruturas existentes na margem esquerda do canal em Navegantes, entre as bóias B13 e F15; remoção de casco soçobrado do navio Pallas; implantação do VTS; reposicionamento do guia corrente próximo à prefeitura de Navegantes; remoção do espigão transversal próximo à Rua Nereu Ramos; remoção do dolfim de amarração oeste do Píer de Passageiros; e realização de estudos de simulação de manobra. Sem prejuízo de eventuais revisões no cálculo de Folga Abaixo da Quilha (FAQ), motivada por atualizações nas informações disponíveis, entende-se que as alterações dos parâmetros da Concessão ou dos Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura podem, ainda, ser modificadas mediante Proposta Apoiada, nos termos estabelecidos na minuta de contrato.

		mercado internacional (art.28, I, Lei 10.233/01; arts. 3º, I, III, Lei 12.815/13; art. 6º, §1º, Lei 8.987/95). Sugere-se, adicionalmente, uma nova análise acerca do aprofundamento mínimo a ser considerado no rol de investimentos obrigatórios, sob a ótica de que a inobservância da real necessidade de calado operacional para essa classe de embarcações estagna o potencial de crescimento, e no limite a manutenção das linhas de navegação que hoje escalam no Complexo.	
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Item 2.1.3 Investimentos Sistema Aquaviário Dragagem de Profundidade: Conforme o item 2.1.3 da “Sessão C – Engenharia”, que trata dos Investimentos obrigatórios a serem realizados pelo Concessionário no Sistema Aquaviário da Complexo Portuário de Itajaí, a profundidade mínima prevista para aprofundamento de todo o acesso foi de 16m, enquanto o item 48 do “Anexo 1 – PEP” exige que a meta para o Calado Máximo Operacional (CMO), após a implantação do aprofundamento, seja de 14,4m. Porém, de acordo com as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Santa Catarina e suas Portarias de Atualização, a Folga Abaixo da Quilha (FAQ), que é a distância entre o ponto mais profundo do casco do navio e o fundo das áreas navegáveis, deve observar os limites estabelecidos no regramento, que para o Canal Externo do Complexo Portuário Itajaí-Navegantes consiste em 15% do calado disponível. Considerando a meta estabelecida no PEP, após as obras de aprofundamento a profundidade para o Canal Externo deveria ser de no mínimo 17m. Assim, é necessário ajustar o investimento obrigatório previsto para satisfazer esta cota, especificamente para o trecho mais restrito. Cabe ressaltar que embarcações da classe de 400m de comprimento em plena capacidade demandam calados operacionais de até 16m de profundidade, de modo que a manutenção de uma meta em patamar inferior ao apresentado configura importante restrição na competitividade do Complexo em relação aos demais portos que consideram infraestrutura de acesso aquaviário com maior profundidade. Vale lembrar que o Porto de Santos já recebeu navios de 366 metros de LOA, abrindo espaço para o aumento da frequência desses navios na costa brasileira. Em um cenário de longo prazo, de aumento constante de cargas e navios desde 1990, conforme referência técnica do The Impact of Mega-Ships da OCDE, existe a expectativa de que navios ainda maiores, de LOA, boca e capacidade de TEUs, possam operar na região. A ANTAQ tem o dever de estimular a competição interportuária, induzir que os terminais brasileiros se insiram nas principais rotas do mundo e atinjam um	Agradecemos a contribuição. Acerca da profundidade necessária para o calado de 14,4m, é importante destacar que, nos termos do Anexo I – Plano de Exploração Portuária (PEP) do contrato, o futuro concessionário poderá utilizar a maré para aferição do cumprimento das metas e parâmetros operacionais do acesso aquaviário. Quanto as operações com navio de LOA 400m, destaca-se a necessidade de diversas intervenções de engenharia, anteriormente à campanha de dragagem de aprofundamento e readequação do molhe norte. Nesse sentido, entende-se necessário, no mínimo, realizar remoção parcial/adequações de estruturas existentes na margem esquerda do canal em Navegantes, entre as bóias B13 e F15; remoção de casco soçobrado do navio Pallas; implantação do VTS; reposicionamento do guia corrente próximo à prefeitura de Navegantes; remoção do espigão transversal próximo à Rua Nereu Ramos; remoção do dolfim de amarração oeste do Píer de Passageiros; e realização de estudos de simulação de manobra. Sem prejuízo de eventuais revisões no cálculo de Folga Abaixo da Quilha (FAQ), motivada por atualizações nas informações disponíveis, entende-se que as alterações dos parâmetros da Concessão ou dos Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura podem, ainda, ser modificadas mediante Proposta Apoiada, nos termos estabelecidos na minuta de contrato.

		grau de competitividade similar com o mercado internacional (art.28, I, Lei 10.233/01; arts. 3º, I, III, Lei 12.815/13; art. 6º, §1º, Lei 8.987/95). Sugere-se, adicionalmente, uma nova análise acerca do aprofundamento mínimo a ser considerado no rol de investimentos obrigatórios, sob a ótica de que a inobservância da real necessidade de calado operacional para essa classe de embarcações estagna o potencial de crescimento, e no limite a manutenção das linhas de navegação que hoje escalam no Complexo.	
Minuta de Contrato	11. Transição Operacional	Garantia da Dragagem de Manutenção enquanto na transição: Ainda que prevista a dinâmica de transição das atividades da Autoridade Portuária Pública para o Concessionário por meio do disposto no capítulo 11 da Minuta de Contrato, cabe ressaltar a importância de adição da previsão da garantia da Dragagem de Manutenção no Complexo, e de como a transferência da titularidade do contrato com o prestador de serviço será realizado, incluindo detalhamento de prazos para eventual mobilização/desmobilização em caso de encerramento antecipado do contrato vigente e mudança da empresa prestadora de serviço. Ademais, reforça-se que o contrato atual, sob tutela da Superintendência do Porto de Itajaí, possui vigência até janeiro de 2025, não podendo ser renovado. Até o presente momento não se fez público qualquer avanço para realização de novo certame para garantir a continuidade da prestação do serviço, e tão pouco é possível verificar se estão sendo consideradas cláusulas específicas afetas à concessão que corresponderiam à dinâmica expressa nos documentos do corrente processo de concessão, situação que representa grande risco para as operações que movimentam no Complexo e configura riscos econômicos para o setor, para os municípios e para o Estado de Santa Catarina.	Agradecemos a contribuição. No aspecto relacionado a minuta do contrato de concessão, informamos que a situação será acompanhada até o momento da publicação definitiva do edital, a fim de ter uma minuta que reflita a realidade do complexo portuário ao momento no momento da licitação, disciplinando de forma clara e objetiva a transição. Quanto a vigência e a dragagem até o momento da concessão, essa continua sendo de responsabilidade da Autoridade Portuária, devendo o questionamento ser direcionado àquela autoridade portuária.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Vessel Traffic Service (VTS): Conforme previsto no item v.3.4 do “Anexo 1 – PEP” e item 2.1.3 da “Sessão C – Engenharia”, além da obrigatoriedade da implantação do Vessel Traffic Service (VTS), cabe ainda ao Concessionário sua manutenção e operação. Porém, para garantir uma utilização justa e a adequada utilização da infraestrutura por todos os usuários do acesso aquaviário, sugere-se que a operacionalização do sistema fique sob responsabilidade da Autoridade Portuária Pública. Isso porque a Concessionária, nos termos do edital, desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: além de exploradora de instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, também será responsável pela operacionalização da infraestrutura de acesso aquaviário. No limiar da	Uma das premissas básicas do modelo de concessão do acesso aquaviário é que o futuro concessionário tenha à sua disposição todos os meios para o bom gerenciamento e aproveitamento da infraestrutura de acesso aquaviário, resguardadas as competências da autoridade portuária e o Regulamento de Exploração Portuária (REP). A princípio, entende-se que a transparência e as reuniões periódicas do Comitê de Dragagem são suficientes para redução de assimetrias de informação e para que as condições de uso da infraestrutura ocorram de maneira isonômica. Questões relacionadas à clareza da redação, entretanto, podem ser revisadas em versões posteriores do EVTEA, das minutas jurídicas e da matriz de responsabilidades. Dessa forma, informamos que a contribuição foi

		regulação e da capacidade de fiscalização, este cenário poderá incentivar uma posição anticoncorrencial, com ausência de transparência na gestão do sistema e deliberada atuação irregular na busca pela maximização de seus resultados e obtenção de vantagens competitivas frente aos demais terminais do complexo.	acatada parcialmente. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, como neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu o objeto no que tange a questão concorrencial.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Vessel Traffic Service (VTS): Conforme previsto no item v.3.4 do “Anexo 1 – PEP” e item 2.1.3 da “Sessão C – Engenharia”, além da obrigatoriedade da implantação do Vessel Traffic Service (VTS), cabe ainda ao Concessionário sua manutenção e operação. Porém, para garantir uma utilização justa e a adequada utilização da infraestrutura por todos os usuários do acesso aquaviário, sugere-se que a operacionalização do sistema fique sob responsabilidade da Autoridade Portuária Pública. Isso porque a Concessionária, nos termos do edital, desempenhará papéis com interesses perigosamente conflitantes: além de exploradora de instalações portuárias e operadora portuária de contêineres, também será responsável pela operacionalização da infraestrutura de acesso aquaviário. No limiar da regulação e da capacidade de fiscalização, este cenário poderá incentivar uma posição anticoncorrencial, com ausência de transparência na gestão do sistema e deliberada atuação irregular na busca pela maximização de seus resultados e obtenção de vantagens competitivas frente aos demais terminais do complexo.	Uma das premissas básicas do modelo de concessão do acesso aquaviário é que o futuro concessionário tenha à sua disposição todos os meios para o bom gerenciamento e aproveitamento da infraestrutura de acesso aquaviário, resguardadas as competências da autoridade portuária e o Regulamento de Exploração Portuária (REP). A princípio, entende-se que a transparência e as reuniões periódicas do Comitê de Dragagem são suficientes para redução de assimetrias de informação e para que as condições de uso da infraestrutura ocorram de maneira isonômica. Questões relacionadas à clareza da redação, entretanto, podem ser revisadas em versões posteriores do EVTEA, das minutas jurídicas e da matriz de responsabilidades. Dessa forma, informamos que a contribuição foi acatada parcialmente. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, como neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu o objeto no que tange a questão concorrencial.
Minuta de Contrato	12.3. Para explorar diretamente a Infraestrutura de Acesso Aquaviário, a Concessionária deverá constituir subsidiária, nos termos da Lei nº 6.404/1976 e regulamentação correspondente, com demonstrativos contábeis próprios e na forma de uma Sociedade de Propósito Específico, submetidos a auditoria independente, conforme regulação da ANTAQ e demais normas aplicáveis, e composta de, ao menos, uma	Desnecessidade de obrigação de criação de subsidiária integral: Com base na cláusula 12.3 da minuta do contrato, a Concessionária deve criar uma subsidiária integral para explorar a Infraestrutura de Acesso Aquaviário. No entanto, questiona-se a necessidade e vantagens concretas de referida obrigatoriedade. Isso porque entende-se existir formas mais simples e menos onerosas de garantir a governança do empreendimento, sem a exigência da criação de uma subsidiária integral. A criação de uma nova empresa aumentaria os custos da Concessionária, pois exigiria investimentos financeiros e despesas adicionais com questões tributárias. Ou seja, a estruturação de uma subsidiária demanda investimentos financeiros significativos, além de gerar novos gastos com questões tributárias. Referida previsão tornaria a concessão menos atraente e resultaria em custos adicionais para os usuários, aumentando o custo logístico do setor. A ANTAQ já possui mecanismos, como a separação contábil no Manual de Contas da Autoridade Portuária, de forma a garantir a governança das	Agradecemos a contribuição. Informamos que com a alteração do modelo, com a segregação dos projetos de concessão do canal de acesso ao Porto de Itajai e o arrendamento do Terminal de Conteineres, a contribuição perde objeto, uma vez que não existe mais a necessidade de formação de uma subsidiária integral na forma de SPE no modelo.

	empresa de dragagem.	operações. Esse documento estabelece diretrizes para uma contabilidade padrão, incluindo a segregação adequada de contas. Tais mecanismos podem ser utilizados para atingir os objetivos da concessão sem aumentar os custos da Concessionária ou da logística portuária como um todo. Ainda, ressalta-se que a exclusão da obrigação de criar uma subsidiária não impediria a Concessionária de fazê-lo por razões comerciais. A Agência deve considerar a redução de custos logísticos e a melhoria da eficiência na utilização do ativo concedido (art.28, I, Lei 10.233/01; arts. 3º, I, III, Lei 12.815/13; art. 6º, §1º, Lei 8.987/95). Nesse sentido, solicitamos a exclusão da cláusula 12.3 e itens subsequentes, assim como a reforma da cláusula 98 para substituir a menção de subsidiária integral pela exploração direta da infraestrutura de acesso aquaviário, todos do contrato de concessão. Além disso, solicitamos a reforma e exclusão da menção à subsidiária na cláusula 4.47.6, no item iv. da cláusula 6.2.5 e no item vii. do anexo 10, todos do edital.	
Minuta de Edital	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 no SEPN, Quadra 514, Conjunto �E�, Edifício ANTAQ, Brasília, Distrito Federal, CEP 70760-545.	Desnecessidade de obrigação de criação de subsidiária integral: Com base na cláusula 12.3 da minuta do contrato, a Concessionária deve criar uma subsidiária integral para explorar a Infraestrutura de Acesso Aquaviário. No entanto, questiona-se a necessidade e vantagens concretas de referida obrigatoriedade. Isso porque entende-se existir formas mais simples e menos onerosas de garantir a governança do empreendimento, sem a exigência da criação de uma subsidiária integral. A criação de uma nova empresa aumentaria os custos da Concessionária, pois exigiria investimentos financeiros e despesas adicionais com questões tributárias. Ou seja, a estruturação de uma subsidiária demanda investimentos financeiros significativos, além de gerar novos gastos com questões tributárias. Referida previsão tornaria a concessão menos atraente e resultaria em custos adicionais para os usuários, aumentando o custo logístico do setor. A ANTAQ já possui mecanismos, como a separação contábil no Manual de Contas da Autoridade Portuária, de forma a garantir a governança das operações. Esse documento estabelece diretrizes para uma contabilidade padrão, incluindo a segregação adequada de contas. Tais mecanismos podem ser utilizados para atingir os objetivos da concessão sem aumentar os custos da Concessionária ou da logística portuária como um todo. Ainda, ressalta-se que a exclusão da obrigação de criar uma subsidiária não impediria a Concessionária de fazê-lo por razões comerciais. A Agência deve considerar a redução de custos logísticos e a melhoria da eficiência na utilização do ativo concedido (art.28, I, Lei 10.233/01;	Agradecemos a contribuição. Informamos que com a alteração do modelo, com a segregação dos projetos de concessão do canal de acesso ao Porto de Itajai e o arrendamento do Terminal de Conteineres, a contribuição perde objeto, uma vez que não existe mais a necessidade de formação de uma subsidiária integral na forma de SPE no modelo.

		arts. 3º, I, III, Lei 12.815/13; art. 6º, §1º, Lei 8.987/95). Nesse sentido, solicitamos a exclusão da cláusula 12.3 e itens subsequentes, assim como a reforma da cláusula 98 para substituir a menção de subsidiária integral pela exploração direta da infraestrutura de acesso aquaviário, todos do contrato de concessão. Além disso, solicitamos a reforma e exclusão da menção à subsidiária na cláusula 4.47.6, no item iv. da cláusula 6.2.5 e no item vii. do anexo 10, todos do edital.	
Minuta de Edital	CAPÍTULO VII – CELEBRAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO	Obrigatoriedade de participação de empresa de Dragagem na Sociedade de Propósito Específico para o serviço de manutenção de Dragagem: Considerando que o mercado mundial de dragagem é notoriamente concentrado, com poucas empresas estrangeiras dominando a maior parte dos serviços neste segmento, a obrigatoriedade de participação de empresa de dragagem na Sociedade de Propósito Específico – SPE a ser constituída poderá, além de impactar a competitividade do certame diante da determinação restritiva, elevar os custos de dragagem e pressionar as tarifas para o valor teto estabelecido. Isto porque, ao vincular a constituição da SPE à empresa específica, a referida exigência implicará em possível ausência de negociação, durante a vigência do contrato, de valores mais vantajosos para a prestadora deste serviço por meio de ampla concorrência de mercado, o que poderia resultar em maiores descontos tarifários e permitir soluções tecnicamente mais modernas e eficientes. Reforça-se que a obrigatoriedade de formar uma Sociedade de Propósito Específico com uma empresa de dragagem pode potencialmente caracterizar uma reserva de mercado, levando a práticas anticompetitivas e antieconômicas, implicando não só em impactos financeiros que restarão sobre as cargas e consequentemente sobre o consumidor, mas também na perda de competitividade do Complexo. Considerando (i.) o âmbito de competição interportuária que abrange região Sul (Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul) e Sudeste (Santos e Rio de Janeiro) que deve ser preservado; (ii.) terminais desfrutam de plena autonomia e capacidade para firmar negócios jurídicos; (iii.) o preceito legal de que as relações entre indivíduos ou empresas devem ser salvaguardadas de práticas anticompetitivas (art, 170ª, V, da Constituição Federal); e (iv.) a criação de reserva de mercado ao favorecer na regulação determinados grupos econômicos, assim como impedir a entrada de competidores e exigir especificação técnica desnecessária constituírem abuso de poder regulatório (art. 4ª, I, II e III da Lei de Liberdade Econômica); entendemos que tal previsão deve ser sumariamente	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada. Entende-se pela necessidade de manutenção das condições de habilitação técnica no caso em tela, bem como no alinhamento econômico da empresa responsável pela execução dos serviços, no caso de formação de consórcio, para com o objeto da concessão. Nesse sentido, não se vislumbra uma reserva de mercado na inserção da previsão, mas sim um critério estritamente necessário para assegurar o cumprimento das obrigações previstas no contrato de concessão, do ponto de vista técnico, bem como um alinhamento economico de comprometimento na execução dos serviços.

		excluída por não se coadunar com os objetivos legais de promover expansão, modernização, otimização da infraestrutura e de estímulo à concorrência, por meio do desincentivo à práticas abusivas e deletérias à ordem econômica. Portanto, sugere-se, retirar a obrigação de associação com empresa de dragagem para a exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, eliminando o termo da redação dos itens 4.47.6, 6.2.5, além do vii do Anexo 10, conforme descrito a seguir:	
Minuta de Edital	CAPÍTULO VII – CELEBRAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO	PROPOSTAS: 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, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10. (...) 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, com contabilidade separada e na forma de uma Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para a administração e exploração do acesso aquaviário do Porto Organizado. (...) ANEXO 10 Instruções para formalização do Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico (...) vii. compromisso de constituição de subsidiária, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, para administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado. Entendemos ainda que, não sendo esse o caso – o que se admite apenas para fins de argumentação, face a latente brecha a práticas anticompetitivas - serão plenamente acolhidas as propostas de cláusulas punitivas anteriormente expostas para os capítulos 12 e 26, respeitados os preceitos da revista Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), em especial (i.) a vedação legal a se decidir com base em valor jurídico abstrato sem se considerar as	Agradecemos a contribuição. Informamos que com a alteração do modelo, com a segregação dos projetos de concessão do canal de acesso ao Porto de Itajai e o arrendamento do Terminal de Conteineres, a contribuição perde objeto, uma vez que não existe mais a necessidade de formação de uma subsidiária integral na forma de SPE no modelo.

		consequências práticas da decisão (art. 20); (ii.) a necessidade de adequação de medida imposta em face de possíveis alternativas (art. 20, parágrafo único); (iii.) a exigência legal de se motivar indicando de modo expresso consequências jurídicas e administrativas da invalidação de ato, contrato ou ajuste (art. 21); (iv.) a vedação legal à imposição de ônus ou perdas anormais ou excessivos (art. 21, parágrafo único).	
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	(1) Long-term market demand projections are overly optimistic. (2) Regional competition and expansions from Portonave, Porto Itapoa, TCP will limit the market demand growth from Port of Itajai. Porto Itapoa has already undergone expansion and had increased container handling capacity in 2024. (3) Portonave and Porto Itapoa have direct or indirect shareholding by shipping lines. Those shipping lines would be incentivized to prioritize calling of their services at those terminals, limiting the demand for Port of Itajai. (4) The newly approved tax reforms will gradually increase the tax costs of importing via Santa Catarina when it is fully implemented, reducing import competitiveness of Santa Catarina compared to other states. (5) Santa Catarina may also be affected by changes in Customs regulations, allowing customs clearance over water, driving down the demand for port storage, which is a major source of Container Terminal Revenue. (6) We recommend the base year for the market volume projections to be updated to the latest actual volumes, to reflect the existing market (e.g. actual 2023 volumes handled in the Itajai port complex), as a lot of the demand had already shifted to other competing ports. (7) We recommend forecasting a gradual loss of market share to ports in other regions (e.g. to Santos, Paranagua) and to moderate the forecast future volumes. Port of Itajai currently serves a significant percentage of import cargo destined for other coastal states (e.g. Sao Paulo), which we believe will be reduced to a more normalized percentage in the medium to long-term as the tax reforms take effect.	Quanto ao ponto (1), não há contribuição. (2) as definições do mercado e da análise de demanda para o Complexo Portuário estão definidas na Seção B do Estudo. (3) não há contribuição. (4) ainda não é possível verificar todos os impactos da reforma tributária sobre a competição pela carga e sobre a modelagem economico-financeira em si. (5) não há contribuição. (6) as previsões de demanda serão ajustadas a realidade do Complexo Portuário até o momento anterior a publicação do edital definitivo. (7) ainda não é possível verificar todos os impactos da reforma tributária sobre a competição pela carga e sobre a modelagem economico-financeira em si. Sobretudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	(1) The channel does not allow for maneuvers at nighttime or if the river current is higher than 1.5 knots. There is also the need to account for competing usage of the channel by other non-container vessels, such as the passenger vessels. These factors limit the utilization of the navigation channel and needs to be considered in the capacity calculations. The non-linear berth design means that Port of Itajai is not able to call 3 large vessels. The average call size assumption is too high and the berth occupancy of 53% is too high considering these limitations. (2) There is a need to evaluate if there is	Agradecemos as contribuições. Destacamos que o estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia que visa atender a diversas finalidades, entre as quais balizar os valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento. Portanto, o estudo de engenharia não apresenta detalhamento a nível de projeto básico ou executivo para os investimentos previstos no Capex. Cada um dos parâmetros técnicos adotados para fins de modelagem está devidamente justificado nos estudos ora submetidos a audiência pública. A concessionária terá

		any safety distance requirement and restrictions between Berth 4 and Portonave's berth as they are both quite close. (3) Yard area for final phase is 232,102m2, which is still less than Portonave's area. The limited yard area limits the number of ground slots available and hence reduced yard handling capacity. (4) The number of ground slots is also constrained by the fact that the yard would be developed in phases, resulting in a sub-optimal yard configuration. (5) The assumed dwell times of 5.5 – 5.78 days are too low and do not reflect the actual dwell times we see in the market. (6) The yard stacking ratio of 86% is too high and do not reflect actual stacking ratios. (7) The yard utilization of 80% is too high, considering that the terminal is unlikely to have a dedicated shipping line (unlike Portonave), and also due to channel restrictions. (8) Space allocated for Empties stacking is insufficient. If empties are stacked on full containers blocks, the compounded dwell time will increase and capacity for full containers will be limited. (9) There is no workshop accounted for in the layout. (10) Land acquisition needs to be done by Granting Authority, including the pre-gate area needs to be identified and granted in advance by the Granting Authority. (11) While the number of reefer plugs has increased,there is a need to identify and confirm if the power supply is sufficient to support these higher reefer points. (12) The implied Gross Crane Rate is too high considering the technical and operational limitations.	liberdade para o dimensionamento do terminal, resguardadas as obrigações de capacidade dinâmica previstas na minuta de contrato. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	(1) Our assessment of the equipment capex for STS, RTGs, Spreaders, Terminal Tractors indicate that the tender documents underestimate the equipment Capex by a total of approximately US$20m, based on the prices we see in the market today. (2) Substations upgrade/expansion capex has not been included for the increase electrical requirements for the electrical RTGs, reefers and electrical Terminal Tractors. Please provide more information on existing substations capacity and studies whether they are sufficient for the expansion needs. (3) The acquired land may require additional civil works underground (e.g. removal of gas pipes, etc), as some of them may already have existing housing. (4) Only 5% contingency was considered, which is insufficient, considering the works and uncertainty involved.	(1) Agradecemos a contribuição e informamos que foram realizadas cotações para definição dos custos unitários dos equipamentos, as fontes referenciais de preços foram detalhadas no documento NOTA TÉCNICA Nº 17/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. (2) Em virtude da contribuição, informamos que o item será reavaliado pela equipe técnica. (3) Destacamos que o estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia que visa atender a diversas finalidades, entre as quais definir valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento. Portanto, o estudo de engenharia não apresenta detalhamento a nível de projeto básico ou executivo para os investimentos previstos no Capex. Vale destacar que a Minuta do Edital prevê que os interessados poderão realizar 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 e sondagens do solo, dentre

			outros, desde que não prejudique a operação portuária existente e sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. (4) O percentual de contingência considerado é utilizado como praxe no setor, estando em linha com os estudos pretéritos desenvolvidos para o setor portuário. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	(1) Please provide all supporting reports, engineering studies, soil investigation studies, drawings, design calculations, design specifications, detailed cost calculations, permits, existing dredging contracts, environmental and social impact assessments, surveys, descriptions of the detailed activities and works described in the engineering studies. (2) For the expected capex investments, in the bill of quantities, most of the items are "lump sum" therefore not possible to assess the proposed cost. Please provide detailed breakdown of quantities for analysis.	Agradecemos a contribuição e destacamos que o estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia que visa atender a diversas finalidades, entre as quais definir valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento. Portanto, o estudo de engenharia não apresenta detalhamento a nível de projeto básico ou executivo para os investimentos previstos no Capex. Vale destacar que a Minuta do Edital prevê que os interessados poderão realizar 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 obter informações referente a contratos de dragagem, realizar inspeções, avaliar eventuais questões ambientais e, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias e sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente e sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. As fontes referenciais de preços e quantitativos do Capex foram detalhadas no documento NOTA TÉCNICA Nº 17/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	(1) The target capacity of the port of 1.5m TEUs is too high, given the technical and operational constraints of the port and waterway access channel (refer to comment on Engineering), as well as the less favorable market outlook currently for container demand in the Port of Itajai (refer to comment on Market Study). (2) Propose to change the minimum dynamic container handling capacity target to a maximum 1 million TEU/year in the final phase. (3)	Agradecemos a contribuição e informamos que os investimentos previstos para o Porto estão em harmonia com os parâmetros de desempenho, qualidade da prestação dos serviços e capacidade dinâmica do terminal, atendendo a demanda projetada para todo período contratual previsto. Portanto, as intervenções estabelecidas, tem o objetivo de eliminar as restrições técnicas e operacionais do porto e do canal de acesso hidroviário.

		Propose to change minimum STS Crane requirement from 8 to 6 STS in year 9, with an option of operating MHC instead of STS for flexibility to operate on either Berths 1,2 and Berths 3,4, given the non-linear berths layout.	Em relação a redução de Portêineres (Ship to Shore Cranes – STS), informamos que o sistema operacional projetado visou elevar a produtividade operacional do terminal, ampliando a eficiência de movimentação de carga no Cais. Os padrões operacionais previstos para o terminal ponderaram a evolução dos navios, a ampliação da consignação média e a evolução dos equipamentos de embarque/desembarque. Deste modo, os investimentos previstos na modelagem ora submetida à audiência pública visam aumentar a competitividade do Porto de Itajaí em face de uma conjuntura atual adversa. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	(1) Propose to change the denominator of Indicator ID1 Prancha Média Operacional (considera apenas o tempo de operação) to use Vessel Rate (time from first box to last box handled on the vessel). This is because: (2) terminal can be wrongly penalized if the vessel is unable to depart due to night navigation or awaiting passenger vessel unberthing or other channel and pilot/tug delays (not due to the fault of Port of Itajai); (3) alongside vessel may stay on at the berth for vessel administration activities (eg. take bunker, or water supplies, or crew change etc) if the terminal has no incoming vessel which require the berth (4) lashing/unlashing time should be excluded as they may be performed by the vessel crew (not within the terminal's control) (5) the performance indicators should be linked to the vessel stowage crane intensity (i.e. higher crane intensity would have higher productivity. Crane intensity is dependent on vessel stowage which is an uncontrollable factor). (6) Vessel Rate should exclude allowance for meal breaks, if meal breaks are required under laws or regulations.	Agradecemos a contribuição e destacamos que o a prancha média geral, que corresponde à relação média de carga movimentada pelo período total de atracação, é o melhor indicador de desempenho para aferir os serviços prestados para o terminal portuário de contêiner em especial a utilização de cais, sendo diretriz do poder concedente a utilização desse indicador. Para definição da prancha média geral, foi contabilizada horas de tempo não operacional por atracação (tempo médio para início de operação e tempo médio para desatracar) observada no Porto, dado esse extraído no anuário estatístico da ANTAQ, que contempla todas as observações exemplificadas na presente contribuição. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	(1) The concessionaire's responsibility for 17% variance in dredged volume is too high and disproportionate to the port tariffs. A lower variance will be more reasonable, given the uncertain nature of the Itajai river and that it is a common benefit shared by all users of the navigation channel.	Agradecemos a contribuição. A variabilidade da taxa de assoreamento foi calculada com base numa séria histórica de 28 anos de dados fluviométricos da bacia hidrográfica do rio Itajaí-Açú, medidos entre 1993 e 2020, configurando uma métrica objetiva compartilhamento de risco. Considerando que o concessionário será responsável pela infraestrutura aquaviária pelas tarifas dela decorrentes e por sua variabilidade, existe um alinhamento de interesses para otimização do seu uso. Assim, entende-se que as alterações dos parâmetros da Concessão ou dos Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura podem,

			ainda, ser modificadas mediante Proposta Apoiada, nos termos estabelecidos na minuta de contrato. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	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.	(1) Acquisition of all properties within the Concession Area should be performed by the Granting Authority, and not the concessionaire, for the purpose of transparency, accountability, and governance.	Agradecemos a contribuição e informamos que a aquisição de áreas e processos de desapropriação são obrigações de investimento da Concessionária, conforme definido na minuta de Contrato, sendo garantidos os propósitos de transparência, accountability e governança. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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:	(1) The following risks is out of the concessionaire's control and these risks should be with the Granting Authority (and not with the concessionaire): (2) Sub-clause 19.1.4 Concessionaire has no control over social or public manifestation that may affect the execution of activities or investments. (3) Sub-clause 19.1.24 Concessionaire has no control over non-fulfilment of projected demand should there be competition from new organized ports or new private port facilities, especially if they are within the area of influence of the organized port There should be an extraordinary review should there be a competing new port facility within the influence of the organized port	Quanto ao ponto (2), informamos que a cláusula estabelece um prazo de 90 dias onde o risco é suportado pelo concessionário, sendo prazos superiores sendo suportados pelo Poder Concedente. (3) o risco de não efetivação da demanda projetada é suportado pelo concessionário, inclusive se a variação decorrer de implantação de novos portos organizados ou terminais. A alocação de riscos respeita o regime de exploração de instalações portuárias da legislação brasileira, especialmente no sentido de que o concessionário tem maior capacidade/responsabilidade sobre a atracação de cargas. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 3 Tarifas e Preços	(1) The tariff ceilings are too low considering the costs and risks associated with the dredging.	Não há contribuição. Adicionalmente, informamos que a tarifa fora precificada considerando o OPEx e o CAPEX especificamente relacionados as infraestruturas de acesso ao Complexo Portuário, de tal forma que visam refletir a remuneração adequada dos investimentos e despesas. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	(1) Please provide the financial model used for financial projections. (2) What is the breakdown of the revenue streams under container terminal and waterway access infrastructure revenues? (3) WACC assumptions are understated considering today's financial environment and outlook. (4) Project NPV provided by Section E is too high, considering a more realistic updated WACC assumption, as well as adjustments to the commercial, engineering assumptions (see related comments on other documents)	(1) A seção E apresenta as informações de inputs e outputs consideradas no modelo financeiro. (2) Com a revisão do projeto em função da diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão do canal de acesso e do arrendamento definitivo do terminal, a contribuição perde objeto. (3) não há contribuição. (4) não há contribuição.
Minuta de Edital	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).	(1) The minimum concession grant amount of R$222,102,455.41 based on 50% of Project NPV is too high, after considering the financial, commercial, engineering, and operational assumption adjustments (see related comments).	(1) não há contribuição.
Minuta de Contrato	6.2. A Concessionária se obriga a pagar a Contribuição Variável e a Contribuição Fixa, mediante depósito diretamente na Conta Única do Tesouro, conforme os valores, percentuais e condições indicados nesta Cláusula.	(1) The fixed contributions of R$33,588,518.39 annually from year 6 to year 30 to the granting authority based on 50% of Project NPV is too high, after considering the financial, commercial, engineering, and operational assumption adjustments (see related comments)	(1) não há contribuição.
Minuta de Contrato	6.3. A Concessionária se obriga a pagar a Contribuição Fixa para a Administração Portuária Pública e a Contribuição Variável para a Administração Portuária Pública, mediante depósito diretamente para a Administração Portuária Pública, conforme os valores,	(1) The fixed contributions for the public port administration is too high, especially the first few years, imposing significant financial strain on the concessionaire, considering the less favorable market demand (see comments on market study) and initial ramp-up of Itajai. (2) The variable contribution for the public port administration considers a minimum movement required which is too high considering the less favorable market demand outlook (see comments on market study).	(1) não há contribuição (2) não há contribuição.

	percentuais e condições indicados nesta Cláusula.		
Minuta de Contrato	2.1.4. É vedada:	(1) Is it allowed for the concessionaire to sub-contract the operations of the container terminal and the maintenance of the waterway access channel infrastructure to separate related companies of the concessionaire's shareholders?	Agradecemos a contribuição. Informamos que, conforme a Subcláusula 2.1.3.1 da minuta de contrato, 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 no Contrato de Concessão. Quanto à subcontratação para serviços relacionados à infraestrutura de acesso aquaviário, a Subcláusula 27.1 da minuta de contrato estabelece vedação para as atividades de administração do porto. Contudo, será avaliada a possibilidade de alteração da referida cláusula, de modo a permitir a contratação de terceiros para o desempenho das atividades relacionadas ao acesso aquaviário, desde que respeitadas as demais regras contratuais afetas ao acesso aquaviário. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	2.1. Este contrato tem por objeto a cessão onerosa da Área da Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho parcial das funções de administração do porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos do Edital, deste Contrato de Concessão e em seus respectivos Anexos.	1 - Referente ao Objeto do edital. Item 2.1: 2.1. Este contrato tem por objeto a Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho parcial das funções de Administração do Porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos do Edital, deste Contrato de Concessão e em seus respectivos Anexos. No item 2.1 da minuta do contrato, fala que a Concessionária (empresa privada) deverá desempenhar atribuições PARCIAIS DE ADMINSTRAÇÃO DO PORTO e de OPERADORA. Sabemos que o Porto de Itajaí, recentemente, quando da gestão do antigo Governo Federal, passou por estudos e já havia sido realizada audiência Pública (05/2022), para que houvesse a sua desestatização, política pública do ex-presidente da república. A intenção daquele governo era que a administração do Porto de Itajaí passasse para iniciativa privada, passando de uma gestão Landlord para Private Landport. Com a troca do Governo Federal, ora poder concedente, o atual Presidente anunciou que o Porto de Itajaí não seria mais desestatizado, gerando grande alívio aos trabalhadores	Agradecemos a contribuição. Não há que se falar em irregularidade do presente processo de concessão, uma vez que está sendo conduzida pelo Poder Concedente, que, conforme a minuta, representa a União como parte do Contrato. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

e ao município, que naquele momento perderia a delegação do Porto. Também, foi anunciado pelo Governo e pela ANTAQ, que os estudos do processo de desestatização do porto de Itajaí feitos pela EPL, serviriam de base para o atual processo licitatório, que em tese, teria que ter como objeto o arrendamento do porto de Itajaí. Ocorre, que nestes NOVOS estudos realizados pela INFRA, tendo como base os estudos da EPL, como se percebe já na descrição do objeto a ser licitado, em nada mudou o atual procedimento de concessão em comparação ao antigo processo de desestatização. Em verdade, nota-se que entre o item 2.1 desta minuta, com o item 2.1 da minuta do processo de desestatização, foi somente inclusa a palavra “parcial” antes de “funções de administração”. Na realidade, o atual procedimento continua a ser para a PRIVATIZAÇÃO/DESESTATIZAÇÃO do Porto de Itajaí, desta vez com um diferencial de manter a autoridade municipal meramente figurativa. Data vênia, a proposta deste processo de licitação é irregular, dentro da política pública do atual governo federal, que já havia anunciado o cancelamento da desestatização do porto de Itajaí, mas de forma impudica mantem na figura do concessionário o poder de administração do porto, mais poder e incumbência que a própria delegatária e superintendência municipal. Com a outorga da administração do porto organizado ao seu próprio operador portuário, em nada distinguirá o porto organizado com o terminal de uso privado, ocorrendo um atropelo à Lei 12.815/13. A lei não permite que a autoridade portuária, que neste caso se confunde com a Concessionária, opere de forma mercantil dentro do porto, salvo algumas exceções, o que a autoridade portuária deve fazer é qualificar a empresa que operará nos terminais. Veja o que diz o artigo 19 da lei portuária: Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. A administradora do porto, conforme reza a lei, somente poderá explorar áreas não afetadas às operações. Não há outra interpretação possível a não ser que não pode haver confusão entre a administradora portuária e o operador portuário. Ou seja, a administradora portuária somente poderá operar de forma direta nestas áreas não afetadas às atividades econômicas, e também, não cabe a operadora/concessionária administrar um porto público. Desta forma, como sugestão ao certame, a alteração da redação da Cláusula 2.1, para que se exclua a função de administração à Concessionária, ficando a seguinte

		redação: 2.1. Este contrato tem por objeto a Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho parcial das funções de Administração do Porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos do Edital, deste Contrato de Concessão e em seus respectivos Anexos.	
Minuta de Contrato	2.1.1.1. O desempenho parcial das atribuições legais de administração do porto contempla, dentre outros aspectos, a operacionalização do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário.	No antigo processo de desestatização, um dos pontos mais contraditórios foi a determinação para que se utilizasse dinheiro da outorga para a dragagem a montante, beneficiando assim empresas privadas com o dinheiro público. Item qual foi determinado pelo TCU a sua retirada, perante a ilegalidade. Primeiramente, vale pontuar que a Lei 12.815/13 não traz em seu arcabouço a atribuição à Concessionária de administradora de canal Aquaviário. Ademais, conforme se viu em audiência pública, é ponto pacífico dentre os que se manifestaram que inserir no objeto da licitação a exploração do canal Aquaviário, inclusa a obrigatoriedade de dragagem, é uma forma de limitar os participantes do edital, pois, há poucas empresas no mundo especializadas neste serviço. Com isso, armadores interessados em participar do leilão poderão desistir por não ter como cumprir com a obrigação imposta no edital. A complexidade da administração de um canal Aquaviário deveria ser objeto de licitação própria, e não, incluir tal obrigação dentro de uma licitação também complexa. Desta forma, sugerimos que seja retirada do objeto do edital as demandas aceca do acesso aquaviário.	Agradecemos a contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

Minuta de Contrato	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.	3.1. A Área da Concessão corresponde à 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, no termos deste Contrato de Concessão e do anexo 8. Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a	Agradecemos a contribuição. Informamos que a minuta de contrato não prevê quaisquer vedações a operação de carga geral, podendo o futuro concessionário realizar a movimentação, bem como contratar operadores portuários para tanto. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Não obstante, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	3.1. A Área da Concessão corresponde a área contida dentro da Área do Porto Organizado, com vistas à realização das	3.1. A Área da Concessão corresponde à 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	Conforme item 118 do Anexo I ao contrato, a concessionária disponibilizará, até a entrada em operação do novo terminal de passageiros de itajaí, área para a movimentação de passageiros, de maneira a resguardar essas operações. Após a construção do novo terminal de

	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.	tenham sua gestão atribuída à Administração Portuária Pública, no termos deste Contrato de Concessão e do anexo 8. Em relação à atividade portuária, o ano de 2023 foi desastroso em especial aos trabalhadores portuários de Itajaí, que foram os mais afetados com o também desastroso processo de desestatização do porto, procedimento muito parecido com o que se apresenta neste edital. Devido ao monopólio da carga conteinerizada no Porto de Itajaí que já ocorre há anos, e que se manterá pelos temos deste procedimento licitatório, a cidade de Itajaí e os trabalhadores portuários se viram refém de uma só modalidade de operação no porto, tal como ocorre em terminais portuários. Assim, durante o ano que passou e durante o transcorrido em 2024, o que vem mantendo a cidade e os trabalhadores é a carga geral e navios de passageiros. Na temporada 2023/2024, houve 42 escalas de navios de passageiros dentro do porto organizado. A proibição da Concessionária operar em áreas destinadas a movimentação de passageiros, impede a livre concorrência de empresas que tenham capacidade de execução de ambas as operações, tanto contêineres e como passageiros. Ademais, o próprio contrato prevê a possibilidade de expansão, expansão que poderá resultar em criação de berço de atracação voltada a esta modalidade de operação, não devendo então haver está limitação. Ainda, a proibição, novamente coloca em risco os trabalhadores e o município, no caso de haver novamente o cenário que se encontra o porto hoje, totalmente sem linhas de contêineres. Desta forma, fazemos a sugestão para que não haja a limitação acerca da área de operação de navio de passageiros, e que este novo terminal, obrigatoriamente seja incluso dentro da poligonal do porto organizado, ficando a seguinte redação: 3.1. A Área da Concessão corresponde à 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, no termos deste Contrato de Concessão e do anexo 8.	passageiros, a forma da operação será definida pela autoridade portuária pública. Dessa forma, a operação de passageiros está resguardada pela minuta de contrato e demais itens da modelagem. Não obstante, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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.	.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. 3.1.2. 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. A supracitada cláusula do Contrato de Concessão faculta a possibilidade de alteração da Área de Concessão, ao invés de impor	Agradecemos a contribuição. Informamos que a modelagem atual contempla exatamente a poligonal recentemente revisada para o Porto de Itajaí. Ainda, não há que se falar em aumento da área da poligonal do Porto sem que seja respeitado o rito estabelecido na Lei dos Portos, não podendo o contrato de concessão se sobrepor aos ditames legais. Dessa forma, a contribuição não será acatada.

tal obrigação. Por sua natureza um porto público só encontra sobrevivência e competividade com sua expansão, essa, inclusive, é uma das vantagens de um porto público, a possibilidade/facilidade de expansão por meio de desapropriações de área particulares. Um porto público que não se expande está fadado a ser obsoleto, prova disso vem ocorrendo no nosso porto, que há anos a sua administração foca unicamente em um tipo de carga (contêiner), e com o imbróglio do fim do arrendamento da APMT, o porto de Itajaí praticamente parou há 1 ano, havendo movimentação esporádica de carga geral nos berços públicos. O Porto de Itajaí, no que pese a sua comprovada eficiência é um porto de dimensões diminutas se comparadas aos demais portos públicos. Se levarmos em consideração que o Porto de Itajaí que é composto por 4 (quatro) berços de atracação, mas 2 (dois) destes berços são reservados ao arredamento para carga conteinerizada, restam 2 (dois) berços públicos com 490 metros de extensão, muito pouco para ser atrativo para os demais operadores que visam operar em Itajaí, gerando diversidade de carga e riqueza ao município, mas, principalmente, para não deixar o município refém de um só tipo de carga, o que vem ocorrendo. O Porto de Itajaí é um PORTO PÚBLICO, e não um terminal de contêiner. O Porto de Itajaí sempre teve operação de carga geral, o aumento exponencial da operação de contêineres se deu após o arrendamento dos 2 (dois) berços pela empresa APM Terminals. No ano de 2007, ano que antecedeu as enchentes que destruíram os berços públicos, esses eram a grande fonte de receita do município. O crescimento da economia do município está diretamente ligada à extensão da poligonal do porto público. Segundo estudos do DIEESE, entre 1995 (ano quem que o porto passou a ser público) até dezembro de 2020, o Porto de Itajaí teve uma expansão de 267% em sua área e o município passou a integrar o grupo de 12 cidades do Brasil com a maior arrecadação de impostos federais. Nesse período, o Porto de Itajaí apresentou um aumento de 598% na movimentação de TEUs (contêineres) e 391% de crescimento na movimentação de cargas (tonelagem). file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/Porto%20de%20Itajai%CC%81%202021%20(1).pdf Tendo isso em mente, a questão de expansão da Área do Porto Organizado não deve ser facultativa, mas sim obrigatória, não somente para aumentar a capacidade de operação da carga principal, contêineres, mas também para fomentar a diversidade de operação, seja carga geral, passageiros, ro-ro. Assim sendo, sugerimos que seja determinado a alteração do item, para contar como obrigatória a expansão da Área de Concessão, e que essa nova

		área seja adequada a expansão da poligonal do porto organizado de Itajaí.	
Minuta de Contrato	6.2. A Concessionária se obriga a pagar a Contribuição Variável e a Contribuição Fixa, mediante depósito diretamente na Conta Única do Tesouro, conforme os valores, percentuais e condições indicados nesta Cláusula.	O Item 6.2, trata do pagamento obrigatório que a Concessionária terá que pagar ao Concedente, com base na Contribuição Variável e a Contribuição fixa. No entanto, os cálculos atribuídos as Contribuições foram feitas de forma equivocada. No Estudo Operacional, nota-se que no item 3, que trata dos custos, o estudo foi categorizado entre custos fixos e custos variáveis, incluindo como custo fixo a mão-de-obra via OGMO. Dentre o custo fixo com mão-de-obra "própria", há funções de operador de equipamento e auxiliares, funções que são exclusivas dos trabalhadores portuários com registro no OGMO, ainda que vinculados à empresa. Ainda, percebe-se que o custo destes trabalhadores levantado pelo estudo foram definidos utilizando-se referências dos sistemas SICRO (SC), SINAPI (SC) e SINE (Nacional). A média salarial destas equipes (operadores de máquina, por exemplo) informada no Estudo, que são funções exclusivas de trabalhadores portuários, é muito abaixo do que é praticado hoje. Somente para conhecimento, conforme Acordo Coletivo de Trabalho vigente quando dos estudos feitos pela EPL e aproveitados pelo INFRA, firmado entre o Sindicato dos Arrumadores e APM Terminals, em que é acordado a possibilidade contratação de Arrumadores/Capatazia registrados no OGMO, com vínculo empregatício com prazo indeterminado junto à empresa operadora, a remuneração prevista para o Operador de Máquina IV (operador de MHC e STS) é de R$7.444,95 de salário base + 40% de adicional de risco + benefícios como plano de saúde e vale alimentação. Já o estudo aponta média salarial de R$2.364,84. Este erro apontado já alterará em muito o cálculo das despesas fixas da Concessionária. Assim, solicita-se que referente aos custos fixos, seja levado em consideração os salários dos Operadores de Equipamentos e Auxiliares (trabalhadores com registro no OGMO vinculados à empresa), a média praticada em cada Acordo Coletivo de Trabalho, e não dados do SINE.	Agradecemos a contribuição. Informamos que além dos custos com mão de obra própria, foram considerados custos com a mão de obra avulsa, na forma estabelecida nas tabelas 18 e 19 da da Seção D. Adicionalmente, verificaremos o quantitativo de operadores que mantiveram vínculo empregatício com o antigo arrendatário, a fim de verificar se as estimativas de custos com mão de obra própria e os custos com OGMO foram proporcionalmente refletidos na modelagem proposta. Além disso, importante notar que é prática do setor portuário a utilização dos dados públicos das bases do SICRO, SINAMI e SINE, conforme metodologia aprovada pelo TCU. Não obstante, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	7.1. Compete à Administração Portuária Pública elaborar proposta de PDZ, ouvida a Concessionária, apresentando revisões periódicas a cada 4 (quatro) anos, e submetê-las ao Poder Concedente, observado o Plano Nacional de	O item 7.1 indica a competência da administração do porto em elaborar proposta de PDZ, "ouvida a Concessionária" atribuindo condições de sua observância para a sua elaboração. Primeiramente, é muito vago a utilização do termo "ouvida a concessionária. O que exatamente significa? A autoridade portuária deve somente consultar a empresa Concessionária? A empresa Concessionária terá poder de veto? De propor alteração ao PDZ? Entendo que tal termo deve ser melhor definido. Ademais, vale lembrar que o PDZ, conforme glossário da própria minuta do	Agradecemos a contribuição. O termo "ouvida a Concessionária" significa que, no processo de elaboração ou alteração do PDZ, deverá ser disponibilizada a possibilidade de a Concessionária se manifestar sobre o PDZ e suas alterações. Ademais, as alterações na poligonal dos portos organizados são disciplinadas pela Lei dos Portos, que prevê a competência do Presidente da República no estabelecimento da área dos portos, conforme seu art. 15. Além disso, deve-se levar em consideração as relações porto-cidade no momento das revisões do PDZ, o que não

	Logística, o Plano Setorial Portuário, o Plano Mestre da região, as diretrizes do Poder Concedente e os direitos e competências da Concessionária dispostos no presente Contrato de Concessão, especialmente no que diz respeito a Área da Concessão.	contrato indica que se trata de: 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. Notadamente, as delimitações do zoneamento da área do Porto Organizado está diretamente ligado aos direitos dos trabalhadores portuários, visto que é dentro desta poligonal que o trabalhador possui o seu direito à exclusividade. Dito isso, nada mais justo que para a elaboração de proposta do PDZ também passe pelo crivo da mão-de-obra, inclusive, além dos planos elencados que devem ser observados para a elaboração do PDZ, de igual forma deve ser determinada a observação do Plano Diretor municipal. Conforme recente Plano Diretor aprovado em 2024, além de uma Zona Portuária específica para a expansão do porto público, foi criado no seu artigo 192 o Conselho do Porto, que tem dentre suas previsões: LC 449/04: Artigo 192: O Conselho do Porto é o órgão colegiado permanente, de caráter consultivo e deliberativo, que reúne representantes do Poder Público e da sociedade civil e que possui as seguintes atribuições: I - analisar, debater, deliberar e participar dos processos de elaboração e revisão do Plano Diretor de Itajaí atinentes a Zona Portuária; II - analisar e deliberar sobre as propostas de detalhamento, regulamentação, lei e demais instrumentos de implementação da expansão do Porto de Itajaí; III - acompanhar e avaliar o projeto de expansão do Porto de Itajaí, inclusive na criação de Decretos de desapropriação de áreas destinadas à expansão; IV - analisar, em grau de recurso e de forma deliberativa, a aprovação dos Projetos de Expansão do Porto; V - propor ajustes e mudanças nas estratégias e prioridades do Plano de Expansão do Porto de Itajaí, apresentar projetos e programas de política urbana, segundo os resultados do controle, avaliação e acompanhamento; § 1º No exercício de suas atribuições, o Conselho do Porto poderá solicitar informações aos órgãos do Município e convocar, quando necessário, autoridades administrativas da municipalidade para prestar informações e esclarecimentos nas sessões de controle, acompanhamento e avaliação da gestão do Plano de Expansão do Porto. § 2º O Conselho do Porto deverá ser composto por 01 (um) membro do Gabinete do Prefeito, 01 (um) membro da Procuradoria-Geral do Município, 01 (um) membro da Autarquia Porto de Itajaí, 01 (um) membro da Secretaria Municipal de Governo, 01 (um) membro do OGMO/Itajaí, 01 (um) membro do Intersindical Patronal, 01 (um) membro da Intersindical Laboral e 01 (um) membro do SINTAC. Qualquer alteração	significa subordinação ou observação obrigatória do Plano Diretor Municipal, mas sim compatibilização. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		do PDZ fica obrigada à adequação ao Plano Diretor, que por sua vez, cria um Concelho do Porto composto pela Intersindical dos Trabalhadores, com a incumbência de acompanhar e deliberar sobre a expansão do porto, devendo então se determinada a inclusão de obrigatoriedade de observação do Plano Diretor do Município, no caso de revisão do PDZ e REP, ficando então a seguinte redação: 7.1.Compete à Administração Portuária Pública elaborar proposta de PDZ, ouvida a Concessionária, apresentando revisões periódicas a cada 4 (quatro) anos, e submetê-las ao Poder Concedente, observado o Plano Diretor do Município, o Plano Nacional de Logística, o Plano Setorial Portuário, o Plano Mestre da região, as diretrizes do Poder Concedente e os direitos e competências da Concessionária dispostos no presente Contrato de Concessão, especialmente no que diz respeito a Área da Concessão.	
Minuta de Contrato	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.	Referente as obtenções de área pela Concessionária, entendemos que deve ficar claro e expresso que estas áreas devem estar inclusas na poligonal do porto organizado, visto que o objeto desta licitação é do porto público, não sendo cabível o investimento da concessionária fora da poligonal.	Agradecemos a contribuição e informamos que todas as áreas a serem adquiridas ou desapropriadas passarão a compor o patrimônio do Porto, uma vez que se tratam de bens reversíveis da concessão. Além disso, foram previstas aquisições de áreas para expansão da área primária do porto que já se encontram dentro da poligonal vigente, não havendo investimentos na expansão de áreas não constantes da poligonal. Além disso, existem procedimentos específicos para a alteração da área da concessão, conforme definido na minuta de contrato. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	12.12. Compete à Concessionária elaborar Plano de Responsabilidade Social Corporativa (PRSC), em até 18 (dezoito) meses contados da Data de Assunção.	O Item 13.12 determina a criação do Plano de Responsabilidade Social Corporativa, sendo que no subitem 12.12.3, dá as diretrizes para a sua criação. O Plano, como o nome bem diz, deveria também servir para a garantia dos direitos sociais da classe trabalhadora. É possível, se houvesse um PRSC com foco na responsabilidade social imposto à antiga arrendatária, que os trabalhadores portuários de Itajaí não estivessem na situação precária que se encontram, com redução drástica de sua única fonte de renda. Para que o poder concedente não repita o erro cometido com os trabalhadores portuários de Itajaí, é oportuno que as diretrizes para a criação deste Plano foque também nas garantias sociais dos trabalhadores, prevendo assim uma subcláusula com a seguinte diretriz: 12.12.3.5. a garantia de trabalho e renda aos atuais trabalhadores	Agradecemos a contribuição e informamos que o contrato de concessão não tem o condão de regulamentar as relações de trabalho, uma vez que existem leis e regulamentos específicos sobre a matéria. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		portuários registrados ou cadastrados no OGMO/Itajaí, independentemente de alteração legislativa referente à exclusividade.	
Minuta de Contrato	13.2. São deveres da Concessionária, quando da execução deste Contrato de Concessão:	Acerca do item 13.2, que trata dos deveres da Concessionária, cabe a seguinte ponderação e sugestão. Quando o Presidente Lula “encerrou” o antigo processo de desestatização do Porto, o fez a pedido dos Sindicatos laborais, com o intuito de não haver mitigação nos direitos conquistados pelos trabalhadores. Porém, está havendo um maciço ataque da Federação Patronal, com apoio de políticos, do judiciário e do TCU, subvertendo a verdade para apontem como um dos motivos para o “melhor” desempenho dos TUPs, em comparação à portos organizados, o direito à livre contratação de mão-de-obra, no que o TCU em seu relatório denominou como “monopólio” do OGMO, exercido nos portos organizados. Tal indicativo de monopólio, que fora totalmente desvirtuado do estudo que foi apresentado, demonstra cabalmente que há sim a pretensão de alteração do regime de mão-de-obra exercida nos portos organizados, tanto é, que já se criou uma comissão completamente patronal na Câmara de Deputados, com o intuito de alterar a lei 12.815/13, no tocante à exclusividade dos trabalhadores. Se a intenção do Presidente Lula, de fato foi resguardar o direito dos trabalhadores ao determinar a não desestatização do Porto, embora o atual procedimento em nada difira, por qual motivo do poder concedente não prever no contrato de concessão cláusula que resguarde estes direitos? Não há a possibilidade de incluir uma cláusula que garanta ao novo concessionário a utilização dos atuais trabalhadores do sistema OGMO, com a garantia do trabalho e de renda, direitos esses hoje previstos na lei 12815/2013 e na OIT? Fato que exemplifica como que a mão de obra se adequou às tecnologias e, sobremaneira, a disposição dos trabalhadores em ceder parte de seus ganhos em favor da ampliação de cargas e sustentabilidade financeira da arrendatária, equilibrando lucro com responsabilidade social, demonstrando uma parceria nunca antes vista entre o setor laboral e patronal, é o histórico do Sindicato dos Arrumadores, denominado Capatazia, a exemplo das demais categorias que também cederam seus ganhos, com relação à operação manual e automatizada dos navios: Ano Modalidade Homens Valor/Unidade 2009 Operação Manual 08 R$ 2,94* 2020 Operação Automatizada 03 R$ 3,50 * se o valor de R$ 2,94 fosse corrigido monetariamente hoje estaria em R$ 5,45. Esta tabela além de refletir quanto a mão-de-obra tem sido parceira da arrendatária nas negociações,	Agradecemos a contribuição e informamos que o contrato de concessão não tem o condão de regulamentar as relações de trabalho, uma vez que existem leis e regulamentos específicos sobre a matéria. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		também desqualifica diversos argumentos sobre os efeitos danosos de um “monopólio” dos trabalhadores. Pode-se dizer, que considerando a inflação e o quantitativo de homens que foi reduzido, os trabalhadores da capatazia deixaram de auferir ganhos de 400% neste período. É claro que fruto disso se deve à automação e modernização dos equipamentos, mas é inegável que isso demonstra o caráter flexível dos trabalhadores. Outra importante informação que devemos trazer para apreciação é a ocorrência da contratação com vínculo, via seleção do OGMO, atualmente de 111 trabalhadores portuários avulsos estão vinculados à operadora portuária, fruto de Acordos e Convenções coletivas, e que estão assim distribuídos: Operador de Empilhadeira III – 36 Conferente de Pátio – 4 Operador de Máquina IV – 20 Operador de Terminal Tractor – 51 Esta informação demonstra o quanto os trabalhadores são organizados em nosso porto e atendem as demandas da operadora, se adequando à realidade da economia. Dito isso, o que se requer é que os direitos já conquistados pelos trabalhadores portuários mantenham-se, e mesmo que havendo posterior mudança legislativa, que de forma antecipada seja resguardado no contrato de concessões estes direitos. Assim, em razão das ponderações com relação ao risco de perda dos postos de trabalhos, e/ou a queda brusca da remuneração, deve ser observada a exclusividade do trabalhador portuário da forma que solicitamos que seja incluso na minuta do contrato os itens: xxx – Seja garantido pelo licitante vencedor, no Contrato de Concessão os direitos sociais e trabalhistas dos trabalhadores portuários inscritos no OGMO; xxx – Seja previsto no Contrato de Concessão, pelo prazo de sua duração, a garantia dos direitos dos portuários previstos no Capítulo VI da Lei 12.815/2013, combinado com o dispositivo na lei 9.719/98 e na convenção 137 da OIT; xxx – Seja previsto no Contrato de Concessão, que o Licitante vencedor deverá manter a média salarial dos trabalhadores e os benefícios, considerando cada uma das categorias, calculo que deverá ter como base os dados do OGMO	
Minuta de Contrato	13.3. Com relação às competências legais de administração do porto, são deveres da Concessionária:	O item 13.3 trata da competência da Concessionária como Administradora do Porto. Como apontado no Contrato de Concessão, a empresa Concessionária poderá explorar diretamente o porto, sendo também uma operadora portuária. A Lei 12.815/13 delimita os direitos e deveres de cada uma das figuras, seja a competência da administradora do porto bem como a competência da operadora. No caso da Concessionária explorar diretamente, sendo ela também a operadora, como ficará o conflito de competência entre as incumbências legais da administradora	Agradecemos pela contribuição. Não há conflito de competência no caso em questão, tendo em vista que o art. 20 do Decreto 8.033/13 prevê que o objeto do contrato de concessão poderá abranger o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias. Quanto à fiscalização, trata-se de atividade realizada, a rigor, pela agência reguladora. A Concessionária, conforme o item 13.3.2, deverá fiscalizar e executar, direta ou indiretamente, as obras de construção, reforma, eventual ampliação, melhoramento e

		e da operadora? Como que a Concessionária, por exemplo cumprirá o papel de fiscalizadora do operador portuário, sendo ela própria ambas as figuras? Sugerimos que seja suprimido todo o item aceca de seu papel de administradora.	conservação das Instalações Portuárias. Observação: dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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.	Em relação ao Item que trata dos seguros que a Concessionária se obriga a manter ou contratar, não fica claro que o trabalhador portuário avulsos foi contemplado, pois a sua redação determina que a Concessionária ficará obrigada a contratar seguro para acidentes de trabalho relativo aos colaboradores e empregados da Concessionária alocados à prestação dos serviços previstos no Contrato. E os trabalhadores portuários avulsos não se moldam da tipificação do item, devendo ser previsto de forma expressa a obrigação para contratação de seguro aos Trabalhadores Portuários Avulsos, devendo constar a seguinte redação: 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 e aos trabalhadores portuários com registro ou cadastro no OGMO/Itajaí.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula de seguros tem o condão de obrigação de contratação de seguro para acidentes de trabalho, devendo a concessionária avaliar quais riscos devem ser cobertos. Nesse sentido, importante notar que o § 2 do art 33 da lei 12.815/13 prevê a responsabilidade solidária do próprio OGMO por indenizações decorrentes de acidentes de trabalho. Assim, não cabe ao contrato de concessão incluir os trabalhadores avulsos, por si só, como segurados obrigatórios no bojo do contrato, tendo em vista que existem previsões legais específicas sobre a categoria que devem ser observadas tanto pela concessionária quanto pelo OGMO. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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:	O item 19.1, trata dos riscos que a Concessionária é responsável ao receber a concessão do porto organizado. Há 44 subitens que estipulam os riscos inerentes à concessão, ainda que inicialmente o item 19.1 utilize o termo “sem limitação”, dando o entendimento que a lista não é exaustiva. Ainda, há a possibilidade da Concessionária pedir reequilíbrio contratual em alguma condições. Assim, é sabido que o atual modelo de mão de obra portuária é definida na Lei 12.815/13, em que dá aos trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO a exclusividade do serviço, e assim, principalmente no Porto de Itajaí, esta mão de obra possui vários direitos adquiridos ao longo dos anos, inclusive estabilidade salarial devido as negociações com os sindicatos e a frequência na operação portuária. Se a pretensa licitante conhece estes fatores, não seria correto de igual forma, se responsabilizar por estes “riscos”? risco de haver diminuição na movimentação e por conseguinte diminuição da renda, risco de desastre naturais que inviabilizem a operação tal qual aconteceu no ano de 2008, e ainda, o “risco” de se obrigar a manter o atual modelo de mão de obra, mesmo havendo alteração legislativa posterior,	Agradecemos a contribuição. Entende-se que não cabe ao contrato de concessão regular as questões trabalhistas atinentes aos trabalhadores portuários avulsos, havendo legislação específica que garante os direitos e deveres dos trabalhadores, inclusive no que diz respeito a remuneração. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		pois quando contratou com o poder concedente, era conhecedor da modelagem. Assim, tendo em conta os fatores supra, apresentamos como sugestão os seguintes subitens ao item 19.1, para que conste o seguinte: xxx. Risco de ter que manter a média salaria dos trabalhadores portuários avulsos em caso de paralização da operação ocasionado por desastre natural ou queda brusca na movimentação por prolongado tempo, podendo a média salarial ser mantida por contratação de seguro; xxx. Ser obrigada a manter o atual modelo de mão de obra, independentemente de alteração legislativa, garantindo o direito à exclusividade aos trabalhadores já registrados ou cadastrados no OGMO/Itajaí.	
Minuta de Contrato	27.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação das atividades de administração do porto, no que lhe couber.	O item 27.1, admite a possibilidade de subcontratação pela Concessionária para obras e serviços, não especificando de forma mais detalhada quais tipos de obras e serviços é permitido a subcontratação. É sabido que obras e serviços operacionais são de exclusividade do trabalhador portuários com registro ou cadastro no OGMO, por força do artigo 40 da Lei 12.815/13. Assim, para que não haja dupla interpretação, apresentamos como sugestão alteração no item 27.1, para que expressamente vede a subcontratação para atividades atinentes aos trabalhadores portuários, assim sugerimos a seguinte redação: 27.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação da atividade de administração do Porto Organizado e aquelas atinentes à exclusividade das categorias diferenciadas previstas na Lei 12.815/13.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que não cabe ao contrato de concessão regular as questões trabalhistas atinentes aos trabalhadores portuários avulsos, havendo legislação específica que garante os direitos e deveres dos trabalhadores, inclusive no que diz respeito as funções exclusivas desses trabalhadores. Assim, não pode o contrato de concessão ampliar ou restringir direitos já tratados nas leis nacionais. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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 Contrato de Concessão.	O item 36.1 trata da criação de um comitê de resolução de disputa, que terá a incumbência a prevenção de desacordos e mediar soluções para possíveis divergências. Assim, é previsto 3 membros para compor o Comitê (1 do Concedente + 1 da Concessionária + 1 indicado por ambos). Não se ouvida que o regime portuário, diferentemente dos demais ramos econômicos é regido por lei própria Lei 12.815/13, que inclusive outorga aos TPAs a exclusividade da mão de obra no porto. Com experiência prática sobre possíveis conflitos e divergências acerca de cumprimento de contrato por uma empresa privada, agora substituída por uma concessionária, afirmo que muitas destas possíveis divergências estão ligas com a mão-de-obra, ou se não estão, atinge primeiramente a esses. Atualmente, há no porto de Itajaí uma grande parceria entre a operadora portuária, OGMO, representantes sindicais e SPI (poder concedente), que com frequência se reúnem para	Agradecemos a contribuição. Informamos que o cômite de resolução de disputas instituído no contrato não tem o condão de tratar de assuntos alheios as obrigações contratuais assumidas pelo Poder Concedente e pelo futuro Concesisonário no bojo da concessão. Assim, não há motivo para que outras partes sejam incluídas no referido cômite, uma vez que as controvérsias a serem tratadas são relacionadas tão somente ao Poder concedente e a futura concessionária. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		deliberarem acerca de conflitos. Esta parceria entre os 3 principais atores do cenário portuário (operadora portuária, superintendência e mão-de-obra) simplifica muitas divergências que surgem, e ainda, gera grande economia de tempo e dinheiro. Isto pois, se uma das possíveis divergências que o pretenso Comitê tiver que mediar se tratar sobre a execução do trabalho ou cláusulas sociais e trabalhistas, de nada valerá as suas decisões, sem a efetiva participação da mão de obra portuária. Assim, para acelerar e dar mais efetividade às decisões do Comitê, sugestiono que seja acrescido ao contrato os seguintes subitens: xxx Um membro será indicado pela Intersindical dos Sindicatos Portuários.	
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	117. Adicionalmente à elaboração dos documentos obrigatórios necessários à gestão da Área da Concessão, para o exercício parcial das funções de administração do porto, na modelagem desta Concessão, caberá à Concessionária desenvolver Estudo de Viabilidade Econômico-Financeiro e Ambiental (EVTEA) que tenha por objeto a implementação do novo terminal de passageiros no município de Itajaí. O referido terminal deverá ser estabelecido fora da Área da Concessão e sua implantação e custos correspondentes ficarão a cargo da Administração Portuária Pública. O EVTEA a ser elaborado pela Concessionária terá a Administração Portuária Pública como cliente, haja vista a necessidade de definição do local do mencionado terminal junto ao poder público municipal, bem como a relevância do ativo para a política pública de lazer e turismo do Município de Itajaí. Dessa forma, o EVTEA em questão deverá ser realizado conforme as diretrizes estabelecidas pela Administração Portuária Pública. A Concessionária deverá concluir os estudos em até 24 (vinte e quatro) meses a partir da Data de Assunção. A ANTAQ fiscalizará o cumprimento dessa obrigação contratual, ouvida a Administração Portuária Pública. O Contrato de Concessão prevê obrigação da Concessionária desenvolver um EVTEA para implementação de um novo terminal a ser construído fora da Área de Concessão, enquanto os custos atinentes ficarão a cargo da Administração Portuária Pública. A referida obrigação é um contrassenso aos princípios basilares da administração pública. Ora, como que ficará ao em cargo de uma empresa privada a elaboração de estudos para uma vultuosa obra, enquanto as custas para a elaboração e construção ficarão ao em cargo da administração pública? Quem fiscalizará se os estudos não serão superfaturados, em acordo com administradores públicos, com a finalidade de enriquecimento ilícito dos administradores públicos e dos	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

empresários? Ademais, o problema supra apontado nem é o de maior relevância, a principal problemática nesta determinação de criação de um terminal de navios de passageiros fora da poligonal é a supressão do direito de trabalho aos trabalhadores portuários, sem qualquer contrapartida. A obrigatoriedade, de forma unilateral, tolhe um importante posto de trabalho dos TPAs, sem ouvi-los e sem apresentar uma nova fonte de serviço. Na temporada 2023/2024, houve 42 escalas de navios de passageiros dentro do porto organizado, sendo uma importante e fundamental fonte de renda dos trabalhadores portuários de Itajaí, juntamente com a carga geral, outro modal de carga que o presente edital tente a exterminar. Notadamente, o presente procedimento licitatório tende a transformar o Porto de Itajaí, em um terminal de contêineres, ignorando o histórico e vocação do nosso porto para carga geral, operação de passageiros e Ro-Ro. A transformação do porto de Itajaí em um terminal de contêineres é uma forma de aniquilamento do sistema de trabalho avulso, pois, incentiva que a empresa Concessionária que irá trabalhar somente com um tipo de carga, prefira vincular os trabalhadores portuários necessários para operação, deixando muitos outros trabalhadores sem a oportunidade de serviço. A solução para este problema social que será criado com este procedimento licitatório seria a previsão e obrigatoriedade do porto organizado de Itajaí fomentar outras modalidades de operação, para as quais será mais atrativo o sistema avulso de contratação. Se os estudos feitos pela EPL e transcritos pelo INFRA, apontam que o tamanho diminuto do porto inviabiliza outro tipo de carga, porque não determinar que a Concessionária elabore um EVTEA para a aquisição do terminal da Braskarne, por exemplo? Primeiro, que fique claro, os estudos que apontam para a vocação de um único tipo de carga é no mínimo indiligente, atende unicamente a vontade e o clamor do setor empresarial, pois desconsiderou dados anteriores a 2014 e posterior a 2022, assim, não levaram em consideração as operações em berços públicos antes da enchente de 2008, e as que vem ocorrendo após o fim do contrato da APMT. Os dados que contrariam os estudos está disposto no site da SPI. Outrossim, se o Poder Concedente e os responsáveis pelo estudo entendam por continuar a ignorar dados reais, de que o porto de Itajaí comporta uma variedade de carga, da mesma forma que será criado um novo terminal de passageiros, deverá ser criado um novo terminal para carga geral, ou, anexado o terminal da Braskarne. Assim sendo, para sobrevivência da classe trabalhadora de Itajaí, solicitamos que a Concessionária elabore um EVTEA para

		a anexação do terminal da Braskarne, ou para a criação de um novo terminal a servir exclusivamente à carga geral.	
Minuta de Edital	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;	A referida definição informa que a Área do Porto Organizado poderá ser alterada para atender às necedades de desenvolvimento do Porto Organizado. A referida cláusula dá muita abertura para alteração do Área do Porto Organizado, alteração que afeta diretamente a classe trabalhadora, pois se diminuída, poderá retirar postos de trabalho dos TPAs. Sugerimos, que conste a seguinte redação: 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, vedada a sua redução.	Agradecemos a contribuição. Informamos que não estão previstas reduções na área da concessão. Ao mesmo tempo, a cláusula é clara em tratar das necessidades de desenvolvimento do Porto Organizado. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	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.	No que pese a lei permitir que uma concessionária desempenhe funções de administradora de um porto, no caso em contento há peculiaridades que necessitam de especial atenção. O presente procedimento permitirá que a empresa concessionária explore as atividades portuárias diretamente, ou por meio de outro operador pré-qualificado, como dito, é possível que a concessionária atue como administradora, no entanto, tal atribuição não é permitida às empresas operadoras portuárias: Veja o que diz o artigo 19 da lei portuária: Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. Com a possibilidade da Concessionária atuar como operadora direta, ficaria inviabilizada a sua administração, mesmo que parcial. Assim, sugerimos, que conste a seguinte redação do item: 1.4. O objeto deste Edital é a cessão onerosa da Área da Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para 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.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o art. 20 do Decreto 8.033/13 prevê que o objeto do contrato de concessão poderá abranger o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias. Ademais, conforme a Subcláusula 2.1.3.1 da minuta de contrato, 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 no Contrato de Concessão. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	3.5.9. 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	O desastroso processo de desestatização que passou o Porto de Itajaí, que resultou em sua derrocada, teve interferência direta do então Secretário de Portos Diogo Piloni, o qual iniciou um malfado processo e não o finalizou. Como se sabe, o ex-Secretário de Portos Diogo Piloni, antes de encerrado o processo se desligou da SNPTA e passou para a diretoria da TIL, acionista da empresa Portonave, posterior, passou a ser diretora da própria Portonave. Não foi por	Informamos que as questões concorrenciais atinentes ao edital foram devidamente auditadas pelo Tribunal de Contas da União, tendo ainda parecer específico do CADE e da ANTAQ sobre o assunto, sendo a avaliação das condições concorrenciais do certame conduzida de forma técnica e subtida a avaliação externa de diversos órgãos de Estado. Assim, a contribição não será acatada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a

	subcontratado tenha(m) participado da elaboração dos estudos que serviram de base ao Leilão.	coincidência, que com a “quebra” do porto de Itajaí a maior beneficiada foi a Portonave, pois além de herdar linhas que aqui operavam, já tinha em seu cronograma a paralização de 50% de sua área para a realização de obras necessárias. A falta de um armador competitivo em sua margem oposta, beneficiou e propiciou o início das obras da empresa em que o ex-secretário passou a ser diretor, mitigando os danos, por exemplo, alteração de linhas de contêineres. Tal fato, a interferência direta do ex-Secretário Diogo Piloni no porto de Itajaí, inclusive foi objeto de uma CPI da Cidade, que apontou tais interferências e requereu ao Ministério Público as devidas providências. Até onde se sabe, o ex-Secretário ainda continua a trabalhar na iniciativa privada na TIL, acionista da Portonave. Tendo em vista que os atuais estudos deste processo de licitação tiveram como base os estudos da EPL, realizados na gestão do ex-Secretário Diogo Piloni, solicita-se a expressão proibição da empresa MSC, ou qualquer outra componente de seu grupo, de participar da licitação.	concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	3.5.9. 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.	O desastroso processo de desestatização que passou o Porto de Itajaí, que resultou em sua derrocada, teve interferência direta do então Secretário de Portos Diogo Piloni, o qual iniciou um malfado processo e não o finalizou. Como se sabe, o ex-Secretário de Portos Diogo Piloni, antes de encerrado o processo se desligou da SNPTA e passou para a diretoria da TIL, acionista da empresa Portonave, posterior, passou a ser diretora da própria Portonave. Não foi por coincidência, que com a “quebra” do porto de Itajaí a maior beneficiada foi a Portonave, pois além de herdar linhas que aqui operavam, já tinha em seu cronograma a paralização de 50% de sua área para a realização de obras necessárias. A falta de um armador competitivo em sua margem oposta, beneficiou e propiciou o início das obras da empresa em que o ex-secretário passou a ser diretor, mitigando os danos, por exemplo, alteração de linhas de contêineres. Tal fato, a interferência direta do ex-Secretário Diogo Piloni no porto de Itajaí, inclusive foi objeto de uma CPI da Cidade, que apontou tais interferências e requereu ao Ministério Público as devidas providências. Até onde se sabe, o ex-Secretário ainda continua a trabalhar na iniciativa privada na TIL, acionista da Portonave. Tendo em vista que os atuais estudos deste processo de licitação tiveram como base os estudos da EPL, realizados na gestão do ex-Secretário Diogo Piloni, solicita-se a expressão proibição da empresa MSC, ou qualquer outra componente de seu grupo, de participar da licitação.	Informamos que as questões concorrenciais atinentes ao edital foram devidamente auditadas pelo Tribunal de Contas da União, tendo ainda parecer específico do CADE e da ANTAQ sobre o assunto, sendo a avaliação das condições concorrenciais do certame conduzida de forma técnica e subtida a avaliação externa de diversos órgãos de Estado. Assim, a contribição não será acatada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

Minuta de Edital	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).	Referente ao Valor de Outorga previsto no item 4.13, o item 4.14 informa que a quantia deverá ser paga pela Adjudicatária conforme condições prevista no capítulo VI do Edital e subcláusulas 6.1 do Contrato. Ocorre, no entanto, que não há nas referências apontadas, informações acerca de quem receberá o valor de outorga, Poder Concedente ou Autoridade Portuária? Assim, sugerimos que conste expressamente a que a Adjudicatária pagará o valor de outorga.	Após a alteração do objeto da licitação promovida pelo MPOR, o item 6.2.9 do edital indica que o depósito do valor de outorga será realizado para a Administração do Porto.
Minuta de Edital	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.	Percebe-se que há a imposição para que os participantes do leilão tenha comprovação quanto a capacidade de operação com contêineres, somente. Durante a audiência pública ocorrida em 23/04/2024, quando praticamente todos os participantes se manifestaram no sentido de ser necessária e vital a continuidade de carga geral no nosso porto, tanto o Infra como a ANTAQ frisavam que não havia proibição à operação de carga geral, no entanto, como se percebe neste item e em vários outros, não há qualquer intenção de se manter esta modalidade de operação. Porém, se não há proibição, há a possibilidade de um operador de carga geral participar do leilão, devendo, de forma isonômica, ser solicitado comprovação de capacidade técnica de operação em carga geral, dos pretensos participantes.	Agradecemos a contribuição. Informamos que não há qualquer proibição a movimentação de carga geral no Porto de Itajaí e que o requisito de habilitação técnica está atrelado ao vocacionamento principal do porto, qual seja, a movimentação de conteineres, não havendo motivo ou razão para a inclusão de uma habilitação técnica atrelado a carga geral. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	4.51. A Proponente deverá apresentar os documentos a seguir listados para comprovar sua regularidade fiscal e trabalhista:	Os subitens trazem uma lista de diversos documentos que a empresa Concessionária deve apresentar, para comprovar a sua regularidade. Porém, nenhuma das certidões dão conta de registrar se a empresa, que poderá ser uma operadora portuária, possui pendência com o OGMO do porto em que já operou. Assim, requeremos que seja incluso o subitem 4.51.9, com a seguinte redação: 4.51.9. No caso da empresa ser operadora portuária e já tendo atuado no Brasil, apresentar prova de regularidade fiscal e trabalhista perante ao OGMO do porto em que operou.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que a comprovação da regularidade é matéria relacionada a Lei de Licitações e aos demais normativos que regem o setor portuário, não podendo a minuta de contrato incluir requisitos de regularidade não previstos na legislação. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Edital	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	Os valores que tratam a Resolução 7.828 da ANTAQ, é referente a uma indenização para equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento nº 030/2001 em favor da APMT, antiga arrendatária. Ainda que não seja da alçada deste procedimento avaliar a regularidade desta Resolução, a Intersindical informa, que ingressará na justiça para cobrar da APMT parte desta indenização, isto pois, quando a empresa alegou a necessidade deste reequilíbrio a ANTAQ, muitos sindicatos laborais realizaram negociações com desconto de serviço, a fim de reequilibrar as perdas alegadas. Ou seja, se a empresa perdeu, a mão de obra também, quando ofertou descontos à empresa arrendatária, que mesmo	Agradecemos a contribuição. Informamos que não cabe ao Contrato de Concessão regular juízo acerca de disputas judiciais em curso, uma vez que cabe ao juízo competente a avaliação quanto as restrições de direitos ou acesso a bens ao longo do processo judicial. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

	ressarcimento da antiga arrendatária responsável pelas operações no Porto Organizado, APM Terminals Itajaí S.A., de que trata na Resolução ANTAQ nº 7.828, de 19 de junho de 2020, corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de abril de 2022.	assim, além da economia que teve com a classe laboral, recebeu de bônus mais uma quantia de indenização da ANTAQ, indenização que será também requerida pela classe laboral. Assim sendo, requer que conste uma previsão para que a antiga arrendatária não tenha acesso aos valores enquanto houver disputa judicial acerca da quantia.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	

Minuta de Edital	ANEXO 14 Requisitos do Plano Básico de Implantação (PBI)	3. Viabilidade técnica e operacional da Concessão Conforme a conceituação do próprio edital, PBI significa: “O Plano Básico de Implantação (PBI) tem o objetivo de informar ao Poder Concedente sobre as estratégias e sequenciamento etapas das intervenções a ser realizado pela Concessionária, para a consecução dos investimentos obrigatórios mínimos e provisão da infraestrutura necessária para o provimento dos serviços obrigatórios, previstos no Anexo 1 do Contrato de Concessão (Plano de Exploração Portuária – PEP).” Os subitens do item 3, descrevem uma série de medidas que a Concessionária terá que adotar e comprovar ao Poder Concedente no PBI, para somente após iniciar suas operações. Sabe-se, que os OGMOs são responsáveis pelo treinamento e aperfeiçoamento dos trabalhadores, Órgão que são mantidos pelos operadores, no caso, a Concessionária. A mão de obra será a responsável por em prática os serviços obrigatórios que a empresa Concessionária terá que desempenhar, dentre estes serviços, as operações com contêineres. Assim, o PBI também deve prever a forma de especialização e treinamento dos trabalhadores. Desta forma, requeremos inserir o subitem 3.16, com a seguinte redação: 3.16. Apresentação do cronograma físico e financeiro de treinamento aos TPAs, que deverá representar etapas semestrais de cursos de capacitação, formação e aperfeiçoamento.	Agradecemos a contirbuição. Informamos que as questões atinentes ao treinamento de trabalhadores e as obrigações da concessionária foram devidamente estabelecidas na minuta de contrato, em especial no que 12.12.5 da minuta de contrato. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou	

		desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo

		o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Referente à estrutura retroportuária - Capex. Item 2.III: CAPEX A modelagem realizada para a concessão, definiu o Capex conceitual com as intervenções e investimentos necessários para atender a demanda prevista no horizonte contratual, que incluíram os seguintes itens: III. Estruturas Retroportuárias: No primeiro estudo apresentado pela EPL, tinha em seu CAPEX como investimento obrigatório a inclusão do TUP da Braskarne, obrigatoriedade suprimida a pedido. Agora, novamente se apresentaram diversos pedidos para sua inclusão, até para que se viabilize a continuidade da carga geral no Porto de Itajaí, assim, requer que seja incluso a alínea "l" ao item de estruturas, ficando a seguinte redação: l. TUP da Braskarne.	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: "Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC

		recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	3.1. A Área da Concessão corresponde a	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por

	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.	estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização,	diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz

	Administração Portuária Pública, nos termos deste Contrato de Concessão e do Anexo 8.	alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por	do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os

		distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	3.1. A Área da Concessão corresponde a área contida dentro da Área do	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública 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.	primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de	processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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,	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a

	nos termos deste Contrato de Concessão e do Anexo 8.	do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais	concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório

		do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	3.1. A Área da Concessão corresponde a área contida dentro da Área do Porto Organizado, com vistas à	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a

	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 de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo	contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de

	Concessão e do Anexo 8.	despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres	conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre

		esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	3.1. A Área da Concessão corresponde a área contida dentro da Área do Porto Organizado, com vistas à realização das Atividades pela	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado

	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.	Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais	de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36,	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a

		(página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da	concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de	

		atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente

	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.	futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados	momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a

		nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime	presente contribuição perdeu seu objeto.

		alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal

		tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância

	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.	analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres,	com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários

		que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de

		aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80,	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por

	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.	conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos	ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.	

		arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou	

		desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo

		o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46,	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto

	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.	da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que	da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Edital	ANEXO 14 Requisitos do Plano Básico de Implantação (PBI)	3.1. As respostas aos itens referentes ao elemento do PBI viabilidade técnica e operacional devem ser organizadas em função dos quatro serviços obrigatórios previstos no PEP, a saber: (i) terminal portuário de contêineres; (ii) acesso rodoviário ao referido terminal; (iii) Infraestrutura de Acesso Aquaviário; e (iv) exercício parcial das atribuições legais de administração do porto. Novamente, ao contrário do que alegou o Diretor do INFRA e o Diretor da ANTAQ, notadamente o projeto é todo pensado para uma única modalidade de carga, o que, conforme se notou na audiência pública, é contrária à vontade da população. Solicitamos, que seja incluso como serviços obrigatórios previsto no PEP: (x) operação de carga geral.	Agradecemos a contribuição. Informamos que não há quaisquer óbices a movimentação de carga geral no Porto de Itajaí, não havendo razoabilidade na contribuição ao impor a movimentação de carga geral no Porto. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	CAPEX A modelagem realizada para a concessão, definiu o Capex conceitual com as intervenções e investimentos necessários para atender a demanda prevista no horizonte contratual, que incluíram os seguintes itens: III. Estruturas Retroportuárias: No primeiro estudo apresentado pela EPL, tinha em seu CAPEX como investimento obrigatório a inclusão do TUP da Braskarne, obrigatoriedade suprimida a pedido. Agora, novamente se apresentaram diversos pedidos para sua inclusão, até para que se viabilize a	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área

		continuidade da carga geral no Porto de Itajaí, assim, requer que seja incluso a alínea “l” ao item de estruturas, ficando a seguinte redação: l. TUP da Braskarne.	do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	LOCAÇÃO Além dos equipamentos que serão adquiridos, listados nos itens anteriores, outros equipamentos que são alugados pela atual arrendatária e também são necessários para a operação do porto, foram mensurados na modelagem do estudo no intuito de resguardar a continuidade da operação, 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. O item que traz uma lista com equipamentos que deverão ser alugados, tendo 5 (cinco) diferentes tipos de maquinários. No entanto, os equipamentos descritos na alínea “a” (três empilhadeiras para contêineres cheio – reatch-stackers) não era utilizados pela antiga arrendatária desde os últimos 2 anos de operação, sendo então, desnecessário a sua locação. Igualmente, os equipamentos descritos na alínea “b” (uma empilhadeira para Contêineres Vazios) nunca foi visto no porto de Itajaí, pelos trabalhadores. Assim, requer que seja revisto a necessidade de locação destes equipamentos, evitando que a proprietária receba por equipamentos inexistentes ou não necessários.	Agradecemos a contribuição e informamos que o investimento previsto para locação e indenização de bens não reversíveis ao poder concedente teve como premissa resguardar a continuidade operacional do Porto de Itajaí. Considerando que o terminal receberá novos investimentos provenientes do arrendamento de caráter temporário, informamos que os equipamentos e investimentos em locação serão reanalisados. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	UNIÃO	Prezados, Encaminhamos abaixo a contribuição da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina - FIESC para a Consulta Pública relativa à realização de certame licitatório para a concessão do Porto Organizado de Itajaí. 1) Os valores para investimentos previstos no edital (R$ 2.740.791.522,92) são referentes ao edital antigo e estão defasados (data-base de abril de 2022), sendo necessário que haja atualização destes montantes; 2) O impedimento das operações das empresas de navegação MAERSK e MSC deve ser retirado do edital, uma vez que não há nenhuma justificativa para tal. Considerando as análises e posicionamento formal contrários a mencionada restrição, tanto do Conselho Administrativo de Defesa	Agradecemos a contribuição. (1) informamos que o processo de revisão do estudo abrangerá uma nova data-base mais atual. (2) não há que se falar em restrição ou impedimento a participação das referidas empresas, sendo que a restrição posta trata tão somente da participação dessas na forma de consórcio, entre si, no momento do leilão. Novamente, esclaresce-se que as referidas empresas podem participar, individualmente ou em consórcio com outros grupos econômicos, sendo vedada tão somente a participação consorciada dos dois grupos citados. (3) Informamos que os estudos e as obrigações contratuais incluem as perspectivas de aumento da dimensão da frota de navios. (4) não há qualquer

		Econômica – CADE (aprovação sem restrição), quanto do julgamento do Tribunal de Contas da União – TCU; 3) É necessário considerar a urgência para incorporar a execução da ampliação da bacia de evolução. Isto considerando que navios de 366 e de até 400 metros já estão operando, ou irão operar na costa brasileira. As restrições de calado irão resultar na perda de competitividade do Complexo, quando as operações serão transferidas para outros portos, como por exemplo o Terminal de Contêineres de Paranaguá. Esta possibilidade representará aumento dos custos e da ineficiência logística da indústria de Santa Catarina. O estado movimenta cerca de 20,6% de toda a movimentação de contêineres do país, sendo que 60% da pauta de exportação é de produtos manufaturados e semimanufaturados; 4) Considerar a manutenção da movimentação da carga geral, assim como a movimentação "roll on - roll off" (veículos) que seja operada no porto público até que sejam realizados os investimentos e intervenções previstos, como também sejam consolidadas as linhas de navegação. A receita proveniente destas operações poderá ser investida em um terminal de carga geral.	tipo de vedação a operação de carga geral ou de operações Ro-Ro, sendo plenamente possível que o futuro concessionário realize a operação das cargas citadas. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu parte de seu objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Ao mesmo tempo em que o estudo aponta que é necessário que os portos brasileiros se adequem a navios de 366m e futuramente a navios de 400m de LOA, o projeto não obriga a expansão da área portuária. Notadamente, percebe-se que a dragagem está sendo trabalhada e pensada para beneficiar o TUP da Braskarne, a qual será a maior beneficiada com a dragagem de uma empresa concessionária do Porto de Itajaí. Será quase 1 bilhão destinado à dragagem de acesso aquaviário, dinheiro que sairá da empresa Concessionária do Porto de Itajaí para beneficiar uma empresa privada, concorrente ao porto itajaiense. Um exemplo de que a dragagem esta sendo pensada a favor da Portonave, é que há previsão de dragagem de 16 metros, porém, os navios que atracam nos berços de Itajaí não carecem desta profundidade de dragagem. A dragagem de 16 metros é pensada e favorecida a Portonave. Ao menos, se poderia exigir uma contrapartida da Portonave por todo o benefício que receberá com a dragagem, assim, solicitamos que os estudos acerca dos investimentos aquaviários passem por nova análise, devendo prever uma contrapartida da empresa Portonave.	Inicialmente, cabe salientar que os investimentos realizados no complexo portuário, especialmente no canal de acesso e suas infraestruturas, visa beneficiar todos os usuários, de maneira isonômica. Além disso, a contrapartida dos usuários é, justamente, o pagamento das tarifas portuárias, nesse caso, o pagamento da Tabela 1 pela utilização do canal de acesso. Além disso, não há que se falar em benefício ou favorecimento a Portonave, uma vez que o perfil de embarcações previsto para escala tanto na Portonave quanto em itajaí é o mesmo. Mais uma vez, frisa-se que os estudos são conduzidos de forma transparente e técnica, em respeito as leis e as boas práticas de modelagem do setor portuário, sendo auditados pelo tribunal de Contas da União e plenamente debatido em audiências públicas.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Os estudos apontam que foi feita simulações computacionais para averiguar a capacidade de atracação e aproveitamento dos berços. Inclusive, considerou o crescimento da frota ao longo do tempo, descartando a	Agradecemos a contribuição e informamos que a obrigação de realização de Estudos de Simulação de manobras - Fast-time e Real-time foram incluídos no Estudo, com previsão de execução na 1ª fase da concessão.

		possibilidade de atracação simultânea de 4 (quatro) navios, o que, justifica os pedidos da classe laboral pela imposição à Concessionária em alongar a área de concessão e os berços de atracação. Outrossim, nas simulações apontadas nos estudos não se percebeu uma situação de atracação de 2 (dois) navios de 400m em margens opostas, ou seja, um no porto de Itajaí e o outro no TUP da Portonave. É importante a verificação da possibilidade ou impossibilidade de atracação futura de 2 navios de 400m simultâneos, para já prever conflitos sobre a prioridade de atracação, assim, sugerimos que seja feita tal simulação.	Tendo em vista os diversos arranjos possíveis para a infraestrutura de acesso aquaviário ao Porto de Itajaí, no que tange às intervenções de engenharia a serem realizadas, o futuro concessionário terá obrigações de avaliar as condições de segurança à navegação, envolvendo a comunidade portuária afeta. Para tanto, foi prevista a realização de rodadas de simulação de manobras. Importante destacar que os resultados dessas novas rodadas de simulação, previstas no contrato e anexos, somar-se-ão às relevantes informações já produzidas pela SPI ao longo dos últimos anos.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Pátio de Triagem A futura concessionária irá realizar ações para redução de tempo de fila de modo a promover e resguardar uma boa relação porto-cidade. Com objetivo de mitigar impactos ocasionados pelo sistema rodoviário, será implantado pátio de triagem e fixado níveis de serviços almejados a serem cumpridos pelo futuro concessionário, para formação de filas aceitáveis, definidos com auxílio de normas técnicas. O Contrato de Concessão e seus anexos são os instrumentos jurídicos que atribuem direitos e deveres à Concessionária. Não há motivos para que um contrato tão complexo e amplo, deixe de prever quais “ações” que a Concessionária deverá adotar para a redução de tempo de fila, pois mesmo se adotar ações inócuas, em tese teria cumprido com a obrigação do anexo. Assim, que o INFRA apresente as ações que a futura concessionária deverá realizar para redução de fila, também, que especifique uma localização próxima para este pátio, a fim dos caminhoneiros analisarem a viabilidade do local.	Primeiramente vale destacar que o estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia que visa atender a diversas finalidades, entre as quais definir valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento. Portanto, o estudo de engenharia não apresenta detalhamento a nível de projeto básico ou executivo para os investimentos previstos no Capex. Vale destacar que a Minuta do Edital prevê que os interessados poderão realizar 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 e sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente e sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. Oportuno referir que o Anexo 1, da Minuta de Contrato, prevê ações claras e objetivas para redução de filas, que compreende os Indicadores de Desempenho do Contrato de Concessão ID2, que busca aferir a performance dos serviços obrigatórios da Concessão relativos ao acesso rodoviário ao terminal de contêineres, estabelecendo penalidades ao concessionário em relação ao número dias em que o tempo de espera de fila por veículo seja superior a 15 (quinze) minutos. No Capex são previstos investimentos em Gates e pátio de triagem. A localização do pátio de triagem foi estabelecida com distância máxima de 10 (dez) quilômetros em relação ao porto, de modo a permitir que o futuro concessionário avalie e estabeleça a melhor alternativa logística e estratégica para o empreendimento, proporcionando flexibilidade comercial. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste

			momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	Custo com a Autoridade Portuária Pública: por diretriz do Poder Concedente, considerou-se uma obrigação de pagamento à Autoridade Portuária Pública, nos valores, prazos e formas explicitados na Seção D do Estudo; É inaceitável que um estudo de tamanha magnitude utilize como base de custo “diretrizes do poder Concedente”. São valor elevados que deveriam ter como fundamento dados e estudos completos, tal como foi feito em outros indicadores como o custo de operação. Solicitamos que o custo com a autoridade portuária pública seja melhor explicado, não os valores, mas sim a metodologia que se chegou a elevada obrigação.	Agradecemos a contribuição. Informa-se que a minuta de contrato de concessão prevê pagamentos de contribuições inicial, fixa e variável para a Autoridade Portuária como obrigação do futuro concessionário, tendo sido calculados com base na estrutura administrativa otimizada de uma autoridade portuária, capaz de cobrir, portanto, seus custos ao longo da execução do contrato de concessão.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	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 abril de 2022. 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. Os custos foram estimados 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$ 27.505,13, que pode ser alterado dependendo da situação de emergência. Há um TAC feito pelo MP, com a antiga arrendatária e o Porto, no qual é obrigatório a presença de uma ambulância e um socorrista dentro do porto, 24hs por dia. Solicitamos que os custos deste serviço seja incluso na contabilização.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a solicitação realizada será estudada e, caso considerada pertinente, os custos com a manutenção de uma ambulância e um socorrista dentro do porto, 24hs por dia, será incorporada no estudo. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por

		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.	conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos	ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.	

		arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou	

		desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	5. Nessa linha, a presente Concessão tem como objetivo a provisão de infraestrutura e superestrutura portuária para o atendimento da movimentação e armazenagem de carga conteinerizada, podendo ser operadas eventualmente carga geral ou outra natureza de carga ao longo do contrato, desde que conste no PDZ vigente à época. Dentre os pontos pacíficos da audiência pública do dia 23/04/2024, ficou claro que toda a sociedade de Itajaí entende pela necessidade da continuidade da carga geral, sendo um ponto pacífico entre a classe laboral, empresarial, representantes políticos e outros. O motivo para o consenso se deu pela notoriedade da importância da carga geral para o nosso município, em especial em tempos de crise tal como vivencia o nosso porto. Já são quase 2 (dois) anos sem carga de contêineres, sendo que a sobrevivência dos trabalhadores só foi possível devido a carga geral. Ninguém ajudou os trabalhadores, muitos atrapalharam, inclusive, vale citar que a ajuda de custo aprovada pelo legislativo do município que seria pago pela SPI, um valor irrisório de R$500.000,00 (quinhentos mil) reais que serviria para o sustento dos trabalhadores, que logo no início da crise tiveram redução de 100% de suas rendas, a autorização para a ajuda de custo foi negado pela ANTAQ. Literalmente, se não surgisse carga geral, os trabalhadores portuário de Itajaí teriam morrido de fome. Agora, o projeto construído por pessoal que desconhecem a realidade de Itajaí, querem simplesmente acabar com a carga geral. Os estudos apresentados pelo INFRA estão desvirtuados da verdade, levam em consideração o interim de 2014 a 2022, deixando de fora os anos anteriores a enchente de 2008, onde haviam no porto de Itajaí diversos operadores e diversas modalidades de carga. Esquecem também, os 2 (dois) últimos anos, em que a empresa SC Portos vem atraindo ao porto diversas cargas ro-ro, siderúrgico, bobinas, celulose e mais. A	Agradecemos a contribuição. Informamos que a minuta de contrato não prevê quaisquer vedações a operação de carga geral, podendo o futuro concessionário realizar a movimentação, bem como contratar operadores portuários para tanto. Além disso, não há que se falar em desvirtuamento do porto. Cabe salientar que o estudo prevê a necessidade de aumento da eficiência das operações da principal carga do Porto de Itajaí, qual seja, a carga conteinerizada. Quanto a anexação da área da Braskarne, importa notar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da última audiencia pública do processo. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

intenção do desvirtuamento dos estudos é muito clara, querem transformar um porto multifuncional em um terminal de contêineres, tal como é a Portonave, por exemplo. Logicamente que a carga conteinerizada é mais lucrativa e atrativa, motivo pelo qual as autoridades públicas tendem a esta modalidade de operação, no entanto, a exploração de um bem público deve servir não somente ao enriquecimento da classe empresarial e a ganancia das autoridades públicas, deve também atender ao clamor popular cumprindo sua função social, que no caso em tela, seria cumprir com a garantia de renda dos trabalhadores, para que não mais se vejam reféns de uma única modalidade de carga. Se os estudos apontam para a necessidade de os 4 (quatro) berços servindo à carga conteinerizadas, garantindo a concorrência da Concessionária com os demais portos e demais TUPs da região, que se anexe a Braskarne à área concessionada, que se determine a aquisição de novas áreas para construção de novos berços, garantindo então a viabilidade de carga geral com a concorrência de carga conteinerizada. De fato, conforme insistentemente disseram os representantes da ANTAQ e do INFRA durante a audiência pública, não há qualquer proibição para a movimentação de carga geral, porém, não há qualquer mínimo incentivo. Notadamente, as empresas que participarão do leilão serão grandes armadores do ramo de carga conteinerizadas, logicamente que esta empresa não irão operar e nem darão espaço para a operação de carga geral, ao menos que haja previamente uma obrigação. Também, não serve de desculpa aduzir que não se pode impor tal obrigação à Concessionária, pois o presente contrato impõe uma obrigação ainda mais complexa que é a necessidade de ter como subsidiária uma empresa de dragagem, empresas que são escassas em todo mundo. Se é possível tal obrigação, porque não prever a necessidade que também opere carga geral, cumprindo, além de tudo mais, a função social de quem explora um bem público. Desata feita, tendo em vista o clamor popular, tendo em vista as diversas manifestações a favor da carga geral em audiência pública, tendo em vista ao projeto democrático que tendem a criar neste edital, e mais, tendo em vista que no processo de desestatização diversas sugestões foram atendidas com a justificativa das manifestações, solicitamos a expressa obrigatoriedade da Concessionária operar carga geral, prevendo no mínimo a reserva de um dos 3 berços para esta modalidade, devendo então contar a seguinte redação: 5. Nessa linha, a presente Concessão tem como objetivo a provisão de infraestrutura e superestrutura portuária para o

		atendimento obrigatório da movimentação e armazenagem de carga conteinerizada e de carga geral ou outra natureza de carga ao longo do contrato, independentemente da previsão de PDZ vigente à época..	
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	V.2. Serviços obrigatórios relativos ao acesso rodoviário ao terminal de contêineres 38.Para a prestação dos serviços obrigatórios relativos ao acesso rodoviário ao terminal de contêineres, a Concessionária deverá implementar os seguintes investimentos obrigatórios mínimos taxativos: Há a previsão para a implantação de investimentos mínimos, visando mitigar as dificuldades de mobilidade urbana, que virão junto a grande circulação de caminhões na parte central da cidade. Ainda, há a obrigatoriedade por parte da Concessionária de construir gates automatizados, pre gate/área de buffer no terminal, evitando a formação de filas. A finalidade desta obrigatoriedade de implantação de pátio de triagem é para que sirva de apoio logístico aos motoristas. Insta frisar, que a referida obrigatoriedade de melhorias ao atendimento aos motoristas e meios de otimizar e evitar filas foi uma conquista da Intersindical dos trabalhadores portuários de Itajaí, e demais entidades de classe representantes de motoristas, que levaram diretamente ao Ministro de Portos o pedido em forma de ofício. Além desse pedido, também foi requerido e atendido pelo Poder Concedente, a obrigatoriedade da Concessionária estipular como prazo máximo de espera dos caminhões em fila, 15 minutos, devendo, a própria Concessionária, conforme item 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.” Ou seja, a Administração Portuária Pública poderá em tempo real acompanhar o tempo de espera dos caminhões, devendo fiscalizar, possibilitando que qualquer interessado apresente denúncia à ANTAQ no caso de sobreposição de tempo. Como dito, esta conquista foi resultado da luta das classes trabalhadoras. Assim, referente ao pátio de triagem, há de se registrar que não será bem recebido pelos motoristas se for com o instituto de fazer com que o motorista tenha uma parada a mais, gerando mais custos, nada mais justo que os representantes destas classes possam também, juntamente com a empresa Concessionária, opinar sobre o local ideal para a implantação deste pátio de triagem e a finalidade, devendo o texto prever esta	Agradecemos a contribuição e informamos que a contribuição será parcialmente acatada, incorporando a solicitação de inclusão de locais internos para descanso, hidratação e alimentação dos motoristas no item 44 do anexo 1.Entretanto, referente à inclusão do crivo opinativo para definição da localização do pátio de triagem, informamos que a área de buffer estabelecido com distância máxima de 10 (dez) quilômetros em relação ao porto permite ao futuro concessionário avaliar e estabelecer melhor alternativa logística e estratégica para o empreendimento, proporcionando flexibilidade comercial. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		possibilidade de conversação com as classes laborais antes da aquisição do local. Ademais, sobre o pátio de triagem as cargas de terminais locais devem ser previstas que as senhas/liberações sejam liberadas destes terminais diretamente para o porto e vice e versa, além de servir como pátio de triagem, que os locais sirvam como um local de descanso dos trabalhadores, que passam horas intermináveis na estrada, sendo que o bem-estar dos motoristas é um fator fundamental e preponderante para o bom andamento das operações. Ainda quanto ao pátio de triagem, antes de tudo é preciso prever como obrigatoriedade a liberação diária de fluxo de caminhões condizente com o espaço e equipamentos, é necessário no próprio terminal ter local adequado com infraestrutura para o motorista, área para travamento e destravamento, os gates serem informatizados com leitura de placas, ter a exigência de no mínimo 09 balanças como atualmente na Portonave. Assim sendo, requeremos que conte no item 44 do anexo 1, a seguinte alteração do texto, passando a prever: 44.Já os pátios de triagem rodoviários nas adjacências do porto têm a função de ofertar áreas nas proximidades do terminal para organização do tráfego rodoviário de acesso ao Porto Organizado de cargas fora da hinterlândia, de modo a reduzir externalidades negativas na mobilidade urbana do município de Itajaí. Os referidos pátios representam elemento obrigatório no sistema de acesso rodoviário do Porto Organizado, haja vista a relevância da relação harmônica portocidade para o sucesso do empreendimento, devendo ainda acomodar locais internos para descanso, hidratação, alimentação dos motoristas. O quantitativo mínimo de áreas necessário para o referido pátio é de 25.000 m² (vinte e cinco mil metros quadrados), devendo se localizar a uma distância máxima de 10 (dez) quilômetros em relação ao porto, local que deve ser escolhido em concordância com as entidades representativas de classe laboral.	
Minuta de Contrato	1.1.1.29. Edital: Edital do Leilão nº [•]/[•], incluídos seus Anexos;	Segue anexo o ofício nº 01/2024 do Conselho das Entidades de Itajaí, sobre o sugestões a serem introduzidas no Edital de Licitação Definitivo do Porto de Itajaí.	Não há contribuição.
Minuta de Contrato	ANEXO 9 Transição Operacional	CONTEXTUALIZAÇÃO & PANORAMA 1. A presente contribuição será apresentada em face da minuta de contrato & estudos instrutórios disponibilizados para viabilização de eventual cenário de Concessão da portuária em Itajaí/SC. 2. Passemos ao exame da minuta de Contrato de Concessão. DA MINUTA DE CONTRATO Transição Operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato 3. Os órgãos que desenvolveram o Anexo 9 da Minuta de Contrato na NOTA	Não foi identificada contribuição.

TÉCNICA Nº 89/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR que justifica a elaboração dos documentos jurídicos - minuta de edital, contrato e seus respectivos anexos - que suportam os procedimentos tendentes à desestatização do Porto Organizado de Itajaí dizem: “Transição operacional A fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto Organizado de Itajaí, entre a SPI e a concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os usuários, os operadores portuários e todas as demais partes envolvidas no complexo portuário, a concessionária deverá desenvolver um Plano de Transferência Operacional – PTO, nos termos especificados em Anexo da minuta de contrato.? Vale destacar que a exigência de PTO é uma prática que vem sendo desenvolvida há anos nos setores de infraestrutura, em especial no setor aeroportuário, e passou a ser adotada mais recentemente nos arrendamentos portuários, em casos específicos. Essa transição também fora prevista nos documentos jurídicos do processo de desestatização do Porto de São Sebastião.? (Grifo MEU) 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."? 4. É de relevo destacar o excerto supra, tendo em mente que as críticas que serão apresentadas atacarão também esse aspecto. 5. Pois bem! 6. Em primeiro lugar, uma definição prévia se faz indispensável: A SPI NÃO É O PORTO DE SÃO SEBASTIÃO! 7. Cabe desenhar, uma vez que a Infra S.A. que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 03/2024 e por isso exigir da Concessionária privada 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, a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado não se deu ao trabalho de modelar o projeto em conformidade com as premissas de Autoridade Portuária Delegada – natureza jurídica da SPI –, a exemplo da Portos do Paraná e da Portos RS. 8. A SPI - Superintendência

		do Porto de Itajaí, é autarquia vinculada ao Município de Itajaí, com sede na Rua Blumenau, nº 5, Cidade de Itajaí, Estado de Santa Catarina. 9. A SPI – Autarquia Municipal que é – desempenha suas atividades de Administração do Porto de Itajaí por Delegação federal que o Município firmou com a União Federal no qual se prescrevem obrigações e termo final bem delimitados, inclusive citados em documentos dos Estudos da Ilustre Infra S.A.. 10. Mas não é só! Mais adiante faço questão de demonstrar cabalmente as definições que a Infra S.A.. quer imputar à SPI e extrapolam as obrigações do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária – sempre é bom lembrar que a Infra S.A. que desenvolveu os estudos da Audiência Pública nº 03/2024 ainda quer exigir da Concessionária privada R$ 3.895.692,29 (três milhões, oitocentos e noventa e cinco mil, seiscentos e noventa e dois reais e vinte e nove centavos)por esse trabalho(!?) 11. Realizada essa construção inicial, passo à crítica.	
Minuta de Contrato	ANEXO 9 Transição Operacional	5. Ações de transição operacional (Anexo 9 da Minuta de Contrato) 12. Aqui cabe retomar a definição inicial: A SPI NÃO É São Sebastião! 13. Não existe juridicidade nenhuma em estipular previsão de “transferência de funcionários” MUNICIPAIS à Concessionária!! 14. E nem se argumente que a definição contratual estipula somente “[...], se for o caso.”, porque simplesmente não existe a menor viabilidade jurídica de transferência de funcionários municipais a um Concessionário da União Federal, tão-somente porque a Ilustre Infra S.A. resolveu prever no Contrato. Isso é flagrantemente ilegal e, por isso, sequer deveria estar delimitado no texto de uma relevante Concessão de Infraestrutura do Governo Federal. 15. Senhores, a Infra S.A. quer imputar à SPI obrigações que extrapolam o pactuado por meio do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária – sempre é bom lembrar que a Infra S.A. que desenvolveu os documentos da Audiência Pública quer ainda exigir da Concessionária privada R$ 3.895.692,29 (três milhões, oitocentos e noventa e cinco mil, seiscentos e noventa e dois reais e vinte e nove centavos)por esse trabalho(!?) 16. E, ainda, mais grave a nosso sentir: está querendo dizer que ao Concessionário privado poderão recair obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade!? 17. A Infra S.A. que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 03/2024 quer também imputar um custo e um ônus que não poderia ser exigido da Concessionária. 18. Explico! 19. Em	Informamos que a contribuição será acatada no sentido de não prever, em hipótese alguma, a transferência de servidores municipais para a concessionária. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		dezembro de 1997, o Porto de Itajaí foi delegado pela União ao Município de Itajaí pelo prazo de 25 anos, através do Convênio 08/1997. 20. No aludido Convênio está expresso que com o termo da Delegação eventual responsabilidade relativa obrigações com seus empregados foi repassada ao Município de Itajaí sem a possibilidade de retorno à União (Cláusula Décima – Da Extinção). 21. Logo, querer imputar ao Concessionário uma responsabilidade relativa a funcionários, além de ir contra o pactuado em termos de Delegação, é impor ao Concessionário privado um custo e uma responsabilidade que a ele não tem pertinência, sem a menor necessidade, em evidente prejuízo irracional e reitero: desnecessário. 22. É relevante nos socorrermos, ademais, novamente das lições do Ministro do TCU, Bruno Dantas, em artigo publicado no periódico “O Globo” no qual examina o controle de eficiência e razoabilidade dos critérios adotados pela administração pública em seus atos: “Richard Posner caracteriza o consequencialismo pela necessidade de se observar os impactos econômicos das decisões estatais, tendo em vista que a maximização de riqueza incrementa o bem-estar das pessoas, e esse é o objetivo de qualquer nação. É comum decisões bem-intencionadas causarem resultados desastrosos. Segundo Posner, decisões assim são intrinsecamente erradas.” (Grifo Meu) 23. Outrossim, nas palavras do Ministro no aludido artigo: “uma política pública que consome dezenas ou centenas de bilhões de reais do orçamento e não resulta em benefícios para a população é tão condenável quanto uma licitação fraudada ou um contrato superfaturado” 24. Reitero: o anexo 9 está querendo dizer que ao Concessionário privado recairão obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade e viabilidade jurídica!? 25. Há outras questões de ordem jurídica a serem observadas: uma evidente invasão de competência por parte da União (nesta proposição desnecessária) em relação a funcionários que prestaram concuso em nível Municipal, para Autarquia Municipal, subvertendo, ademais, o princípio do concurso público. Os funcionários são de responsabilidade do Município que deverá endereçar, em sua esfera de competências, as definições necessárias, a partir da extinção da Autarquia Municipal. 26. Vejamos o absurdo: permitir a permanência da disposição estaria transformando SEM CONCURSO PÚBLICO funcionários municipais em federais – a iniciativa da Infra S.A. é teratológica, nesse aspecto e merece ser suprimida de plano do Anexo 9 da Minuta de Contrato. Sem mais para o momento, subscrevo-me. Thiago Pinheiro Procurador Autárquico	

Minuta de Contrato	13.7.4. Elaborar e divulgar anualmente o inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE);	Inobstante a relevante preocupação ambiental contida na regra da subcláusula 13.7.4, é importante alertar que se trata de uma prática inovadora, que demandará algum tempo de aprendizado pela Concessionária. Assim, recomendamos incluir que tal obrigação deve ser cumprida em 24 meses. Ademais, recomenda-se incluir detalhamento adicional no Anexo 1 com vistas à instruir com maior profundidade o conteúdo mínimo do inventário a ser feito pela Concessionária. "13.7.4. Elaborar e divulgar anualmente, após o 24º mês contado da Data de Assunção, o inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE);"	Agradecemos a contribuição. Informamos que a metodologia a ser utilizada para a elaboração o inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) deverá ser proposta pela Concessionária, dentre as metodologias consagradas e utilizadas no Brasil.
Minuta de Contrato	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;	Considerando o item 1.31 do Edital, entende-se que os programas relacionados na Seção F – Ambiental dos estudos de viabilidade são referenciais, e não vinculativas. Nesse sentido, recomendamos confirmar com exatidão quais são os itens vinculativos do referido estudo, que excluem o caráter referencial geral.	Agradecemos a contribuição. A Concessionária deverá observar todas as obrigações estabelecidas no Edital, no Contrato em seus respectivos anexos. O estudo de viabilidade tem como finalidade fundamentar o instrumento contratual.
Minuta de Contrato	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	Em razão da complexidade técnica e regulatória dos investimentos necessários para a eletrificação do cais, recomenda-se excluir integralmente essa obrigação do Contrato de Concessão, sendo que eventual inclusão desse escopo no futuro dependerá de reequilíbrio econômico-financeiro. Alerta-se que, caso mantida a obrigação, há o risco de encarecimento do projeto e incremento do nível de risco operacional	Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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 Administração Portuária Pública relatório contendo as informações obtidas pela ouvidoria.	O dispositivo gera preocupações sob duas perspectivas. A primeira decorre do dever imposto à Concessionária de criar um sistema que congregue as informações do atendimento físico, eletrônico, e de ouvidoria, sem que tenha sido previsto qualquer prazo para o cumprimento de tal obrigação. A segunda decorre da definição da incerteza sobre quais informações deverão ser contempladas pelo relatório a ser enviado à ANTAQ, o que implica a indefinição do volume e da natureza dos dados a serem disponibilizados, e torna impreciso, para a Concessionária, a compreensão dos contornos da obrigação assumida. Nesse sentido, recomenda-se (i) prever o prazo de 36 meses; e (ii) especificar com exatidão o que deve constar no relatório. 13.7.8. Estabelecer e administrar um sistema de atendimento físico e eletrônico aos Usuários e à comunidade local e uma ouvidoria, no prazo de 36 (trinta e seis) meses contados da Data de Assunção, para apurar reclamações relativas à execução do Contrato de Concessão,	Agradecemos a contribuição. Informamos que a contribuição será parcialmente acatada, no sentido de prever um prazo razoável a implantação do sistema. Quanto ao sistema, a contribuição será acatada no sentido de previsão de que o sistema deverá seguir boas práticas na estruturação e gestão de ouvidorias, como as diretrizes emitidas pela ABRAREC ou outras boas práticas apontadas por órgãos de Estado.

		bem como enviar trimestralmente à Antaq e à Administração Portuária Pública relatório contendo as informações obtidas pela ouvidoria, com o seguinte conteúdo mínimo: [-];.	
Minuta de Contrato	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.	A obrigação de divulgar informações em tempo real sobre a fila de caminhões demanda a instalação de diversos dispositivos eletrônicos, como câmeras, para obter tais informações. Sendo assim, trata-se de tarefa tecnicamente complexa, que demanda prazo razoável para cumprir. Em razão disso, sugere-se que tal obrigação seja exigida após 35 meses de execução contratual. 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, no prazo de 36 (trinta e seis) meses contados da Data de Assunção, 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.	Agradecemos a contribuição. A obrigação da divulgação de informações deve estar conectada a toda a operação portuária, ou seja, a divulgação é um mero instrumento para melhorar a transparência de controles que já serão realizados pela futura concessionária. Além de melhorar a relação porto-cidade, essa obrigação pode otimizar as operações e os ativos portuários. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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;	Considerando a magnitude das obrigações financeiras de investimento envolvidas na fase inicial do Contrato de Concessão, bem como o fato de haver previsão de outras obrigações que implicam no comprometimento de caixa, como garantia de proposta, garantia de execução, pagamento de outorga, pagamento de indenizações aos arrendatários anteriores, sugere-se a criação de um cronograma escalonado para aporte do capital social mínimo, com aumento gradativo anual, até o 5º ano do Contrato, a contar da Data de Assunção. Essa regra já foi prevista nos projetos de concessão dos serviços de saneamento básico no Estado do Rio de Janeiro, e não houve qualquer comprometimento da seriedade dos proponentes. 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), respeitado o cronograma abaixo, devendo ser aportado 20% de tal valor a cada ano, nos primeiros 5 anos contados da Data de Assunção.	Agradecemos a contirbuição. Informamos que as regras sobre capital social mínimo serão flexibilizadas no sentido de previsão de possibilidade de redução do capital social ao longo da execução do contrato. No entanto, no que diz respeito ao capital social mínimo, considera-se que o valor é razoável e calculado proporcionalmente as obrigações de investimento que a concessionária assumirá perante o contrato de concessão. Assim, considera-se importante que o valor mínimo inicial seja integralizado totalmente, tendo em vista o montante de obrigações de investimentos previstos. Contudo, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste momento será realizada a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, informa-se que os novos valores de Capital Social Mínimo foram substancialmente reduzidos.
Minuta de Contrato	13.10.5. Informar ao Poder Concedente, a Administração Portuária Pública e à ANTAQ,	Recomenda-se ajustar o termo ‘imediatamente’ por um prazo temporal objetivamente aferível, qual seja, 5 dias, com o intuito de mitigar o risco de divergências interpretativas e estipular regra simétrica e paritária em relação à	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada.

	imediatamente, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade do Poder Concedente, da 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	subcláusula 14.1.3 e 15.1.7, que estipulam deveres semelhantes do Poder Concedente e da ANTAQ. 13.10.5. Informar ao Poder Concedente, a Administração Portuária Pública e à ANTAQ no prazo de 5 dias, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade do Poder Concedente, da 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;	
Minuta de Contrato	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:	Entende-se que a hipótese de execução contida na subcláusula 13.8.1 está excessivamente abrangente, porque a Concessionária poderia pagar de forma voluntária, após o trânsito em julgado dos processos punitivos, o valor das multas decorrentes do descumprimento de obrigações, o que tornaria desnecessária a execução da garantia. Por tais, razões, recomenda-se qualificar a hipótese com essa ressalva. 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: 13.18.1. Nas hipóteses em que a Concessionária não realizar as obrigações previstas no Anexo 1, especialmente se a Concessionária não adimplir voluntariamente com os pagamentos das multas aplicáveis, após o trânsito em julgado do processo punitivo na esfera administrativa;	Agradecemos a contribuição. Entende-se que a execução da garantia demanda inicialmente um processo administrativo com previsão de contraditório e ampla defesa, sendo cabível, após a finalização do processo, a utilização da garantia de execução do contrato como direito do Poder Concedente para fim de satisfação das obrigações contratuais assumidas pela Concessionária.

Minuta de Contrato	16.1.1. Fiscalizar infrações e descumprimentos de seus contratados, inclusive impondo-lhe sanções e penalidades, na forma dos contratos estabelecidos.	Em relação à cláusula 16.1.1, recomenda-se corrigir o texto para delimitar que não haverá aplicação de sanções à Concessionária pela Administração Portuária Pública, tendo em vista que a Concessão é regulada pela ANTAQ. Dessa forma, a expressão “seus contratados” não se aplica à Concessionária. 16.1.1. Fiscalizar infrações e descumprimentos de seus contratados, inclusive impondo-lhe sanções e penalidades, na forma dos contratos estabelecidos, respeitada a competência sancionatória da ANTAQ, nos termos das subcláusulas 15.1.10 e 16.1.8.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a alteração é desnecessária, tendo em vista que o Concessionário não será contratada pela Administração Portuária e que a competência de fiscalização da ANTAQ está claramente estabelecida no contrato.
Minuta de Contrato	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.	O Contrato e o Anexo 3 apresentam termos definidos diferentes, para conceitos semelhantes, o que pode dificultar a interpretação e aumentar o risco de litigiosidade. Enquanto o Contrato utiliza as expressões Preço, para os serviços de operação portuária e Tarifa Portuária para as demais atividades, o Anexo 3 utiliza as expressões “Preço Livre” para o valor cobrado pelos serviços de operação portuária, “Preços Portuários” para as tarifas sujeitas ao mecanismo de supervisão e monitoramento. Assim, nota-se que existem Tarifas Portuárias sujeitas ao Teto Tarifário e outras Tarifas sujeitas ao mecanismo de supervisão e monitoramento. Sugere-se a criação de termos definidos específicos e padronizados entre o corpo do Contrato e seus anexos, para facilitar a compreensão dos potenciais investidores. Em segundo lugar, recomenda-se esclarecer que todo e qualquer valor ser cobrado pela concessionária em função das operações do terminal de contêineres deve ser de natureza "preço livre", os quais não estão sujeitos aos mecanismos de supervisão e monitoramento. Isto porque a liberdade de preço na atividade de operação portuária é uma diretriz contida no artigo 3º, VI, da Lei Federal n. 12.815/2013, sendo importante não haver assimetrias concorrencias/regulatórias em desfavor da concessionária diante de Portonave, Itapoá, etc., e assim bem cumprir os interesse público em ofertar serviços de ponta em condições equânimes de mercado. O objetivo dessa proposta é esclarecer que a operação portuária é executada com maior eficiência num regime de liberdade de preço. Por fim, também é importante clarificar que o item 2.1.3.2, 2.1.3.3 e 2.1.3.4 só serão considerados tarifas até o final da fase de transição tarifária, sendo posteriormente considerados preços livres.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada no sentido de padronizar as nimenclaturas que constam na minuta de contrato e na minuta do anexo 3.
Minuta de Contrato	18.4.4. Alterações dos valores das Tarifas Portuárias deverão ser informadas à	Recomenda-se esclarecer que os prazos previstos na subcláusula 18.4.4 só aplicam para as tarifas sujeitas ao mecanismo de supervisão e monitoramento. Para as tarifas sujeitas	Agradecemos a contriubição. Informamos que a contribuição seria acatada. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a

	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.	ao Teto Tarifário, a atualização ocorrerá todo mês de dezembro, para aplicação no mês de janeiro subsequente, conforme Apêndice B ao Anexo 3.	concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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.	Considerando que a suspensão da implementação de alterações tarifárias é tema sensível que pode prejudicar o retorno dos investimentos, com risco de frustração de receita, comprometimento da segurança jurídica e da previsibilidade necessária a esse tipo de relação jurídica, recomenda-se esclarecer quais as situações fáticas de “prejuízo potencial” aos usuários que podem justificar a suspensão pela ANTAQ. “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, exclusivamente nas hipóteses de [-]”.	Agradecemos a contribuição. A avaliação de possíveis prejuízos necessita da análise de caso concreto, de tal forma que a previsão que consta na minuta de contrato deve ter maior grau de discricionariedade a fim de modular o caso concreto. Nesse sentido, entende-se que caberá a ANTAQ a avaliação de possíveis prejuízos aos Usuários, no sentido de avaliação quanto, por exemplo, a isonomia da cobrança ou alguma prática anticompetitiva ou antieconômica. De qualquer forma, não é possível delimitar, de pronto, as hipóteses de prejuízos aos usuários que podem ser causados por alterações tarifárias realizadas pela concesisonária, de tal maneira que a previsão contratual resguarda a possibilidade de análise dos casos concretos, caso ocorram. Todavia, será acrescentada a seguinte observação: "mediante processo administrativo específico e garantido o contraditório e a ampla defesa"
Minuta de Contrato	18.5. Não poderão ser utilizados pela Concessionária como fundamento para requerimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão:	Recomenda-se corrigir o texto da subcláusula 18.5.2 para constar que só não haverá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro se a suspensão determinada pela ANTAQ for devida. Caso contrário, a Concessionária poderia ser prejudicada por suspensões indevidas, o que não pode ser admitido, nos termos da subcláusula 19.2.10. 18.5. Não poderão ser utilizados pela Concessionária como fundamento para requerimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão: 18.5.2. A suspensão da implementação de propostas de tarifação de que trata a Subcláusula 18.4.5, exceto se for comprovado, ao final do processo administrativo, que a suspensão foi indevida, observada a subcláusula 19.2.10.	Agradecemos a contriuição e informamos que a mesma não será acatada, uma vez que a suspensão da implementação é medida cautelar normal e cabível lógica da regulação setorial, fazendo parte do processo regulatório.
Minuta de Contrato	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.	Recomenda-se fazer referência à alocação de riscos, em especial a subcláusula 19.2.8.	Não foi possível compreender o sentido da contribuição.

Minuta de Contrato	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;	Recomenda-se que a ressalva da subcláusula 19.1.3 seja feita à toda a subcláusula 19.2, que trata dos riscos do Poder Concedente, e não somente a subcláusula 19.2.1, para não gerar dúvidas de interpretação em possíveis litígios, no sentido de afastar a aplicação da ressalva aos demais riscos alocados ao Poder Concedente. 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, ressalvados os riscos dispostos na Subcláusula 19.2;	Agradecemos a contribuição. Informamos que a inteligência da cláusula 19.2.1 trata somente do risco de descumprimentos do contrato, pela concessionária, motivados diretamente por ato ou omissão do Poder Concedente, tendo escopo menor do que o pretendido pelo interessado na contribuição, não cabendo a possibilidade de que os atrasos no cronograma possam ser ressalvados em função de toda a matriz de risco alocada ao Poder Concedente. Assim, a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	19.1.6. Prestação inadequada das Atividades e descumprimento dos Indicadores de Desempenho, ressalvado o risco disposto na Subcláusula 19.2.1;	Recomenda-se que a ressalva da subcláusula 19.1.6 seja feita à toda a subcláusula 19.2, que trata dos riscos do Poder Concedente, e não somente a subcláusula 19.2.1, para não gerar dúvidas de interpretação em possíveis litígios, no sentido de afastar a aplicação da ressalva aos demais riscos alocados ao Poder Concedente. 19.1.6. Prestação inadequada das Atividades e descumprimento dos Indicadores de Desempenho, ressalvados os riscos dispostos na Subcláusula 19.2;	Agradecemos a contribuição. Informamos que a inteligência da cláusula 19.2.1 trata somente do risco de descumprimentos do contrato, pela concessionária, motivados diretamente por ato ou omissão do Poder Concedente, tendo escopo menor do que o pretendido pelo interessado na contribuição, não cabendo a possibilidade de que os atrasos no cronograma possam ser ressalvados em função de toda a matriz de risco alocada ao Poder Concedente. Assim, a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	19.1.8. Custos para execução das Atividades e dos investimentos;	Parece ter havido incompletude de redação na cláusula, sendo importante se referir à variação de custos, nos seguintes termos: 19.1.8. Variação de custos para execução das Atividades e dos investimentos	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada.
Minuta de Contrato	19.1.19. Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da Concessão;	Em linha com os demais itens da alocação de riscos contida na Cláusula 19, recomenda-se ressalvar que a responsabilidade deve decorrer de atos ou omissões imputáveis à Concessionária. 19.1.19. Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da Concessão, desde que por motivo imputável à Concessionaria;	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada.
Minuta de Contrato	19.1.26. Riscos associados a quaisquer investimentos, custos e/ou despesas relacionados a atividades que gerem Receitas Acessórias;	O Contrato não apresenta nenhuma cláusula de receitas acessórias, que sequer é um termo definido. Nesse sentido, recomenda-se aprimorar a regulação das fontes acessórias de receita, em linha com outros projetos de infraestrutura, ou , alternativamente, excluir a cláusula, caso se decida por não regulamentar o tema, tal como ocorrido na desestatização da CODESA.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada no sentido de aprimorar a inteligência da cláusula, no sentido do não cabimento de reequilíbrio em função dos riscos associados a investimentos e custos/despesas que tenham sua remuneração atrelada a Preços.
Minuta de Contrato	19.1.32. Criação, extinção ou alteração de tributos ou encargos legais ou da regulação tributária, ou, ainda, superveniência de jurisprudência tributária	A expressão “repercussão direta” pode despertar alguma divergência, ao se considerar que alterações tributárias podem prejudicar receitas ou aumentar despesas de forma indireta, o que conferiria o direito ao reequilíbrio, observado o disposto na subcláusula 19.2.8. Para conferir maior segurança jurídica, evitar divergências e o risco de incremento de litigiosidade, sugere-se substituir por “repercussão negativa	Agradecemos a contribuição e informamos que a referida cláusula trata de risco alocado ao concessionário. Nesse sentido, a contribuição será parcialmente acatada no sentido da retirada do termo "direta", a fim de tornar mais claro o sentido da cláusula.

	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;	direta ou indireta" 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 negativa direta ou indireta nas receitas e despesas da Concessionária ou que incidam sobre a renda, observado o disposto na Subcláusula 19.2.8;	
Minuta de Contrato	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;	Entende-se que a expressão "tratamento fiscal dado" é imprecisa e pode gerar interpretações ambíguas, especialmente porque o tratamento fiscal pode mudar a partir de atos emanados de autoridades públicas, o que justificaria o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. Para conferir maior segurança jurídica, evitar divergências e o risco de incremento de litigiosidade, sugere-se a supressão da cláusula.	Agradecemos a contribuição. Entende-se necessária a manutenção da cláusula, uma vez que é risco do concessionário o tratamento tributário, bem como seu planejamento, adotado na gestão, sendo, portanto, risco do concessionário e gerenciado por esse. Assim, a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	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;	Sugere-se que o risco relacionado às limitações administrativas e servidões seja incluído no cap de desapropriações previsto nas subcláusulas 19.1.44. e 19.2.21, por se tratar de espécies assemelhadas de intervenção estatal na propriedade, de difícil precificação e gerenciamento pela iniciativa privada, com elevado grau de imprevisibilidade.	Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 19.1.37 tem finalidade diferente das Subcláusulas 19.1.44. e 19.2.21. Aquela visa atribuir à concessionária valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da instituição de limitações administrativas, direito de passagem ou servidões que beneficiem a Concessionária. Já as demais Subcláusulas mencionadas dizem respeito especificamente aos custos de desapropriação previstos na Subcláusula 10.7.6. Portanto, a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	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;	Recomenda-se ressalvar que não se aplicam ao risco trazido na 19.1.38 as decisões judiciais relacionadas às desapropriações, por se tratar de tema nem sempre sujeito ao controle e gestão da 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, com exceção das causas envolvedo desapropriações.	Entende-se que os riscos derivados das decisões judiciais relacionadas às desapropriações também devem ser suportados pelo concessionário, uma vez que é de sua resposabilidade a condução dos processos judiciais. No caso de decisões judiciais que inviabilizem a concessão, a cláusula 32.2 trata do tema. Assim, mesmo sendo processos onde não há pleno controle da concessionária, esta é capaz de realizar os procedimentos, bem como melhor gerenciar os riscos.

Minuta de Contrato	19.1.41. Eventuais passivos dos Contratos de Uso transferidos à Concessionária nos termos do Anexo 7;	Recomenda-se confirmar : (i) se foi adotado o modelo de concessão cheia vertical conforme o 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', e (ii) se os contratos de uso vigentes devem ser extintos para que a Concessionária possa atuar, mesmo porque não faria sentido adaptar os contratos de uso se a Concessionária também será responsável pela operação portuária com obrigações de movimentação mínima.	Agradecemos a contribuição. A Concessão possui fundamento no art. 20, inciso I, do Decreto nº 8.033/13. Eventuais contratos de uso vigentes não precisarão estar extintos para que haja a assinatura do Contrato de Concessão. A vigência da Concessão terá início a partir da Data de Assunção, nos termos da Subcláusula 1.1.1.27 da minuta do Contrato. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	19.1.42. As contingências identificáveis com base nos documentos disponíveis;	A redação da subcláusula 19.1.42 está excessivamente abrangente, por não deixar claro quais são as denominadas "contingências", nem quais são os "documentos disponíveis". O termo "contingências" pode significar processo judicial, processo administrativo, ou qualquer tipo de passivo ainda não discutido. A expressão "documentos disponíveis" pode ser entendida como os estudos de viabilidade, que são meramente referenciais, ou quaisquer outras fontes públicas de pesquisa, o que acabaria por impor aos licitantes o dever de efetuar auditorias exaurientes, impossíveis no tempo disponível para formulação das propostas. Os riscos devem ser alocados à parte que tem menores possibilidades de externalizar as consequências do evento indesejável, ou seja, repassar para terceiros o custo desses eventos. Ao repassar para a iniciativa privada riscos não controláveis por ela, não haverá outra saída senão embutir o custo total no preço da proposta, principalmente se o risco não for objeto de cobertura securitária no mercado. A subcláusula compromete a segurança jurídica do certame licitatório e incrementa o risco de litigiosidade, prejudicando a seleção da proposta mais vantajosa. Por tais razões, recomenda-se a exclusão.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que a subclásula em questão está adequada, tendo em vista que os estudos de viabilidade e demais documentos disponibilizados no âmbito deste leilão não visam fornecer ao mercado avaliação exaustiva de todos os aspectos que envolvem o negócio. Os interessados, caso julguem necessário, deverão realizar seus próprios levantamentos visando mitigar riscos relacionados à concessão, além daqueles já relacionados nos documentos disponibilizados para consulta.
Minuta de Contrato	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;	A Seção D – Operacional dos estudos de viabilidade apresenta estimativa de valores de IPTU. Todavia, não há qualquer regra para proteger o direito de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária caso tais estimativas estejam equivocadas. Nesses termos, considerando que há alguma incerteza sobre o montante a ser cobrado pela municipalidade, mesmo porque atualmente não há tal cobrança, recomenda-se aprimorar a redação para dispor que eventual diferença a maior entre o valor previsto nos estudos de viabilidade e a realidade será risco alocado ao Poder Concedente. 19.1.43. Pagamento de valores cobrados pelo Município de Itajaí/SC a título de Imposto Predial e	Agradecemos a contriubição e informamos que os valores de IPTU foram estimados e considerados na modelagem econômico-financeira do projeto, cabendo ao interessado avaliar os valores apresentados e realizar suas prórpias diligências para formação da proposta economica a ser apresentada no momento do leilão. Dessa forma, a contribuição não será acatada. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		Territorial Urbano – IPTU sobre parcela ou a totalidade da área da Concessão, ressalvando-se que eventual diferença a maior entre o valor previsto nos Seção D- Operacional dos Estudos de Viabilidade e a realidade será risco alocado ao Poder Concedente;	
Minuta de Contrato	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;	O Contrato apresenta um mecanismo inovador de compartilhamento de riscos de variação de despesas com as ações judiciais necessárias para promover desapropriações. Foi estabelecido um teto ou cap de R$ 318.793.939,57, o qual deve ser ponderado pela proporção (em %) dos procedimentos de desapropriação feitos mediante decisões judiciais. Por exemplo, se 80% do valor gasto com todas as desapropriações for decorrente de decisão judicial, aplica-se 80% do cap. Se o valor gasto for superior ao cap ponderado, a Concessionária arcará com 20% da variação. De outro lado, se o valor gasto for inferior ao cap ponderado, a Concessionária arcará com 80% da variação. O Poder Concedente, por sua vez, arcará com 80% do valor da variação se o valor gasto for superior ao cap ponderado. De outro lado, se o valor gasto for inferior ao cap ponderado, a Concessionária arcará com 20% da variação. Sobre esse compartilhamento, a princípio, nos parece não ser o melhor modelo para incentivar a atuação eficiente da Concessionária. Isto porque, se o cap não for atingido, em tese não faria sentido haver qualquer compartilhamento de risco. Com base nesse racional, sugerimos avaliar a revisão para que o Poder Concedente assuma somente o risco se a variação for superior ao cap. Caso seja inferior, o ganho deve ficar com a Concessionária, por premiar sua própria eficiência.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que com a estratégia adotada na minuta de contrato existem incentivos para que o concessionário realize as desapropriações de forma produtiva, uma vez que se a concessionária realizar as desapropriações em valores inferiores ao valor definido, ainda assim arcará com somento 80% da variação. Dessa forma, não há que se falar em redução da atuação eficiente da concessionária. Ainda, importante notar que a ponderação do compartilhamento de risco adotado reduz substancialmente o risco de que a concessionária arque com custos maiores do que os estimados nos estudos, protejendo o parceiro privado nesse caso. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	19.1.45. Investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de implementação de Estudo de Impacto de Vizinhança, na proporção de 20 % (vinte por cento) sobre o valor total;	Os estudos de impacto de vizinhança (“EIV”) são obrigatórios em virtude da Lei Complementar Municipal nº 414/2022, e servem como providência prévia para obtenção da aprovação de projetos construtivos. O Contrato estabelece o compartilhamento de riscos referente ao custo para a elaboração do EIV, sendo que a Concessionária assume somente a proporção de 20% sobre o valor total. Não foi estabelecido um cap de gastos para o EIV. O Poder Concedente, por sua vez, assumirá o risco na proporção de 80% sobre o valor total. Ocorre que não consta nos estudos de viabilidade qualquer informação sobre a existência de EIV. Nesse sentido, solicitamos o aprofundamento dos estudos de modelagem para fornecer, ao menos, uma estimativa, como o intuito de facilitar a precificação dos riscos pelos potenciais interessados	Agradecemos a contribuição. Os custos dos estudos de impacto de vizinhança foram considerados no estudo, conforme tabela 8 da seção F - ambiental. Portanto, além de elaborar o EIV, a concessionária deverá implementá-lo, sendo que os custos e investimentos da implementação serão divididos na proporção apontada pela cláusula 19.1.45. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	19.1.46. Variação dos investimentos, pagamentos,	Sugere-se a exclusão das subcláusulas 19.1.46 e 19.2.20, com a concomitante exclusão do escopo referente ao navio	Agradecemos a contribuição. Para melhoria da competitividade de todo o complexo portuário, destaca-se a

	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;	Pallas, considerando que o casco soçobrado do navio Pallas não causa impacto operacional para o fluxo de embarcações no porto, mesmo porque se trata de naufrágio ocorrido em 1893.	necessidade de diversas intervenções de engenharia, anteriormente à campanha de dragagem de aprofundamento e readequação do molhe norte. Nesse sentido, entende-se necessário, no mínimo, realizar remoção parcial/adequações de estruturas existentes na margem esquerda do canal em Navegantes, entre as bóias B13 e F15; remoção de casco soçobrado do navio Pallas; implantação do VTS; reposicionamento do guia corrente próximo à prefeitura de Navegantes; remoção do espigão transversal próximo à Rua Nereu Ramos; remoção do dolfim de amarração oeste do Píer de Passageiros; e realização de estudos de simulação de manobra. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	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;	Entende-se que o risco abordado na subcláusula 19.1.47 se relaciona com o compartilhamento de risco de volume de assoreamento abordado na subcláusula 19.3. Isso porque se o assoreamento for maior do que o previsto, o alcance das metas de calado máximo operacional pode ser prejudicado. Nesse sentido, sugere-se fazer uma referência, para evitar dúvidas na interpretação do contrato. 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, observado a subcláusula 19.3;	Agradecemos a contribuição. A Concessionária é integral e exclusivamente responsável pelo alcance das metas de nível de serviço expressas em Calado Máximo Operacional (CMO) de que trata o Anexo 1. A ocorrência de um volume de assoreamento que se enquadre na cláusula 19.3 enseja revisão extraordinária, nos termos da cláusula 24. No entanto, a concessionária continua responsável pelo cumprimento das metas de nível de serviço expressas em Calado Máximo Operacional (CMO) e pela operacionalidade dos acessos aquaviários nos termos contratuais. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	19.1.48. Estratégia de mobilização e desmobilização de equipamentos de dragagem; e	Entende-se que o risco abordado na subcláusula 19.1.48 se relaciona com o compartilhamento de risco de volume de assoreamento abordado na subcláusula 19.3. Isso porque se o assoreamento for maior do que o previsto, a estratégia de mobilização de equipamentos de dragagem deve ser revisitada. Nesse sentido, sugere-se fazer uma referência, para evitar dúvidas na interpretação do contrato. 19.1.48. Estratégia de mobilização e desmobilização de equipamentos de dragagem, observado a subcláusula 19.3;	Agradecemos a contribuição. A Concessionária é integral e exclusivamente responsável pela estratégia de mobilização e desmobilização de equipamentos de dragagem. Os procedimentos de revisão extraordinária serão aplicados somente sobre o volume de sedimento dragado, medido e comprovado pelo método de medição in situ, utilizando-se os dados dos levantamentos hidrográficos multifeixe categoria A de que trata o item 77 da Seção V.3.2. do Anexo 1 – Plano de Exploração Portuária (PEP). Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	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	O item 47 do Anexo 1 não detalha quais são os investimentos obrigatórios a serem feitos para a readequação do Molhe Norte, limitando-se a dispor sobre o resultado pretendido: (i) garantir a navegação de embarcações com dimensões mínimas de 400 metros de lenght overall (LOA) e 61,5 metros de Boca, além do calado máximo de 14,4 metros. Nesse sentido, recomenda-se esclarecer se a Concessionária poderá adotar livremente as soluções técnicas que entender mais eficientes. Ademais, sugere-se que o mecanismo de compartilhamento de 30% sobre a variação seja substituído por um valor	Agradecemos a contribuição. A concessionária poderá adotar livremente as soluções técnicas que julgar mais eficientes para o Molhe Norte, desde que resguardadas as finalidades registradas no contrato e anexos. O mecanismo de compartilhamento de riscos proposto para a obra de readequação do Molhe Norte visa a resguardar suas finalidades, e a previsão de ganhos econômicos em infraestruturas de abrigo pode acarretar riscos adicionais decorrentes de problemas em termos de dimensionamento ou inadequação dos fatores de segurança. Dessa forma,

	cinquenta e seis reais e dez centavos), na proporção de 30 % (trinta por cento) sobre a variação.	teto, cabendo o reequilíbrio em favor da Concessionária sempre que ultrapassado, e, ao mesmo tempo, com direito de a Concessionária se apropriar dos ganhos caso o teto não seja atingido. Esse mecanismo incentiva a eficiência máxima da Concessionária, por não precisar compartilhar seus ganhos com o Poder Concedente.	informamos que a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	19.2.3. Custos relativos a obras novas aprovadas pelo Poder Concedente, precididas de análise da ANTAQ, não previstas originalmente no PBI;	Recomenda-se incluir referência aos processos de revisão do PDZ, para tornar mais completa a alocação de riscos. 19.2.3. Custos relativos a obras novas aprovadas pelo Poder Concedente,, no âmbito da revisão do PDZ ou em qualquer outra circunstância, precedidas de análise da ANTAQ, não previstas originalmente no PBI;	Agradecemos a contribuição. Informamos que a contribuição será parcialmente acatada no sentido de prever que revisões no PDZ que impactem em receitas ou custos da concessionária sejam passíveis de revisão extraordinária. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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;	Recomenda-se prever um rito contratual específico no qual o Poder Concedente tenha um prazo para avaliar as reclamações da Concessionária sobre os vícios ocultos nos bens reversíveis. A título de exemplo, cita-se o procedimento para reclamação de vícios ocultos dos projetos do setor de ferrovias, em que a ANTT dispõe de prazos e regras específicas para essa matéria, considerando a sensibilidade da questão. [-]. Ao final de 13 (treze) meses contados da Data de Assunção, a Concessionária deverá apresentar reclamação à ANTAQ com todos os vícios ocultos que comprometam a segurança e a eficiência da prestação dos Serviços, identificados nos 12 (doze) primeiros meses contados da Data de Assunção. [-]. A ANTAQ deverá conceder 5 dias para a Administração Portuária Pública se manifestar sobre a reclamação apresentada pela Concessionária. [-]. A ANTAQ terá o prazo de 60 dias, a partir do recebimento da manifestação da Administração Portuária Pública para decidir de forma definitiva sobre a reclamação da Concessionária. Se confirmados os vícios, a Concessionária fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.	Agradecemos a contribuição. A redação deste dispositivo será aperfeiçoada de forma que se amplie o prazo da identificação de vícios ocultos para infraestruturas.

Minuta de Contrato	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.	Essa cláusula não tem efeito prático para a Concessionária, dado que está claro que ela não terá dado causa aos passivos anteriores à Concessão. Parece ter sido uma tentativa de reduzir os passivos da União e alocar responsabilidade à Administração Portuária Pública, que é a superintendência municipal. Se essa tiver sido a intenção, recomendamos a exclusão, por não haver pertinência nesse contrato, eis que se trata de uma alocação de responsabilidade entre entidades públicas.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que, no caso de alocação de responsabilidade entre entidades públicas, o convênio de delegação será o fórum adequado a discussão. No entanto, a cláusula não traz quaisquer prejuízos as discussões futuras sobre possíveis passivos, nem reduz responsabilidades de entidades públicas, sendo, portanto, cláusula geral que visa proteger a concessionária dos riscos relacionados aos passivos indicados.
Minuta de Contrato	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 inexista relação direta de causalidade com o mencionado desequilíbrio;	Recomenda-se alterar o trecho da cláusula que faz referência ao impacto nas receitas reguladas pelo mecanismo da tarifa teto. Em realidade, qualquer outro tipo de receita tarifária pode ser impactado pela alteração tributária. Mesmo as tarifas sujeitas ao mecanismo de supervisão e monitoramento não podem ser alteradas livremente, devendo ser respeitados os prazos previstos na subcláusula 18.4.4. Assim, seria mais correto que o reequilíbrio fosse cabível em caso de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, desde que a alteração gere impacto nas receitas da Concessionária de forma geral, e não somente nas receitas relacionadas às tarifas sujeitas ao teto. Nesse sentido, sugere-se a seguinte redação: 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 de qualquer natureza, tarifária ou não tarifária, nos termos do Anexo 3, com exceção de alterações relacionadas aos impostos incidentes sobre a renda ou qualquer outra circunstância em que inexista relação direta de causalidade com o mencionado desequilíbrio.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada, uma vez que, de maneira geral, a Concessionária é capaz de gerenciar as receitas não submetidas ao regime de de Tarifa Teto, com algum grau de discricionariedade, não sendo o prazo de implementação uma condição suficiente para que todas as receitas sejam reequilibradas em função de alterações tributárias. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	19.2.13. Modificação promovida pelo Poder Concedente nos Parâmetros da Concessão ou na Área da Concessão, que cause impacto direto e comprovado nas receitas e despesas da Concessionária;	Recomenda-se incluir referência aos processos de revisão do PDZ, para tornar mais completa a alocação de riscos. 19.2.13. Modificação promovida pelo Poder Concedente nos Parâmetros da Concessão ou na Área da Concessão, no âmbito da revisão do PDZ ou em qualquer outra circunstância, que cause impacto direto e comprovado nas receitas e despesas da Concessionária;	Agradecemos a contribuição e informamos que reavaliaremos a alocação de risco decorrente de outras alterações do PDZ que possam impactar no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, acatando parcialmente a contribuição. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

Minuta de Contrato	19.2.14. Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de alterações na Área do Porto Organizado promovidas no processo de revisão do PDZ que incorram em alteração da Área da Concessão;	Recomenda-se que a redação seja ajustada para prever que toda e qualquer alteração de investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de revisão do PDZ será risco do Poder Concedente, mesmo se não houver relação com alteração da Área da Concessão. 19.2.14. Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de alterações promovidas no processo de revisão do PDZ, independentemente de haver ou não alteração da Área da Concessão;	Agradecemos a contribuição e informamos que reavaliaremos a alocação de risco decorrente de outras alterações do PDZ que possam impactar no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, acatando parcialmente a contribuição. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	19.2.16. Alteração na legislação que determine isenções e benefícios tarifários;	Recomenda-se completar a redação para dispor de alterações no campo da regulamentação, e não somente da legislação. 19.2.16. Alteração na legislação ou regulamentação que determine isenções e benefícios tarifários;	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada.
Minuta de Contrato	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.	Recomenda-se excluir a exceção contida na cláusula, referente à emissão de licenças, permissões e autorizações. O tema das licenças já está sendo tratado na subcláusula 19.2.4, por isso a repetição do tema, em forma de exceção, na subcláusula 19.2.3 é desnecessária e pode causar dúvidas na intepretação.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a alteração é desnecessária, tendo em vista que a redação atual reforça o teor da Subcláusula 19.2.4, sem trazer prejuízo de interpretação.
Minuta de Contrato	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	A redação da subcláusula 19.2.24 não é eficiente em relação à demora das ações judiciais com objeto de aquisição ou garantia de posse de áreas. Isso porque a previsão de que a demora só fica caracterizada após o 9º ano de concessão é desarrazoado, dado que raramente esse tipo de processo possui essa duração. Ademais, uma ação ajuizada no primeiro ano de Contrato precisaria levar 8 anos para ser decidida, enquanto uma ação ajuizada no quinto ano de contrato precisaria levar somente 4 anos para ser decidida. Ou seja, a cláusula se mostra assimétrica e desbalanceada. Para melhor tratar a questão, sugere-se caracterizar a demora a partir de 3 anos de duração do processo, contados da data de propositura da petição inicial.	Agradecemos a contribuição e informamos que será parcialmente acatada, no sentido de aprimorar a cláusula, tendo em vista o risco apontado na contribuição. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

	do Contrato de Concessão.		
Minuta de Contrato	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:	Entende-se que o volume de assoreamento do Rio Itajaí Açú poderá ser impactado pela ausência de dragagem de aprofundamento do canal a montante. O Tribunal de Contas da União, no Acórdão 245/2023-Plenário, determinou que o antigo Ministério da Infraestrutura, atual MPOR, "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 Braskarne e Teporti." Nesse sentido, como a Concessionária não poderá fazer serviços de dragagem do canal à montante, por estar fora do Porto Organizado, recomenda-se que os riscos relacionados à não execução desses serviços seja alocado ao Poder Concedente, por se tratar de uma política pública não gerenciável pela iniciativa privada. 19.3.[-]. O Poder Concedente assumirá integralmente o risco de que trata a subcláusula 19.3 se ficar comprovado que o volume de assoreamento aumentou por ausência de obras de dragagem de aprofundamento do canal a montante, fora da Área da Concessão ou da Área do Porto Organizado.	Agradecemos a contribuição. A futura concessionária, por meio de subsidiária integral, não está impedida de realizar os serviços de dragagem que julgar necessários para o bom aproveitamento da infraestrutura aquaviária. A matriz de risco já prevê limiares objetivos para compartilhamento de riscos de assoreamento extraordinário. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	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.	O cálculo do Fator X, embora relevante no mérito, pode gerar dúvidas por parte dos investidores, em especial quanto ao risco à incerteza quanto ao seu impacto no retorno dos investimentos. Assim, recomenda-se fornecer mais detalhes a respeito de seu cálculo, em especial se haverá um limite máximo de desconto no âmbito do reajuste, para facilitar a estimativa dos cenários e, por via de consequência, propiciar a precificação de propostas mais aderente à realidade.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a regulamentação do Fator X em concessões portuárias é um processo conduzido pela ANTAQ no âmbito da regulamentação setorial. Quanto a regulamentação da matéria, está em andamento o Desenvolvimento de Projeto de Pesquisa e Inovação Acadêmica para proposição de Metodologia de Cálculo do Índice de Produtividade dos Reajustes Tarifários dos Portos Organizados (FATOR X), contratado junto ao Centro de Estudos em Regulação de Mercados (CERME) da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas (FACE) - CERME/FACE da Universidade de Brasília.
Minuta de Contrato	22.4. Os procedimentos relativos às revisões dos Parâmetros da Concessão serão regulados pela ANTAQ.	Inobstante a competência regulatória da ANTAQ, recomenda-se fixar premissas básicas procedimentais que devem ser seguidas no âmbito da revisão dos parâmetros da Concessão, para fornecer mais clareza aos contornos técnicos a respeito de como serão feitas as atualizações dos Parâmetros da Concessão listados na subcláusula 22.1.1. Esse detalhamento tem como finalidade propiciar segurança jurídica e previsibilidade quanto às possíveis mudanças que podem ocorrer ao longo do tempo no âmbito das diretrizes a serem adotadas pela ANTAQ.	Agradecemos a contriubição. Entende-se que as previsões atualmente dispostas na minuta do contrato são suficientes, nesse momento, para garantia da segurança jurídica quanto a previsão da revisão dos parâmetros da concessão. Nesse sentido, caberá a ANTAQ, juntamente com o setor, estabelecer os ritos e procedimentos necessários a Revisão.
Minuta de Contrato	24.1. Os procedimentos de Revisão	Considerando que: (1) diversos requerimentos de reequilíbrio em favor da Concessionária envolvem temas de	Agradecemos a contriubição e informamos que o setor portuário conta com procedimentos e mecanismos

	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.	alta complexidade, cuja apreciação pode demandar longo tempo de tramitação processual, voltados à mensuração definitiva do montante do desequilíbrio econômico-financeiro e das correspondentes medidas para a recomposição contratual; (2) o decurso do tempo da situação de desequilíbrio econômico-financeiro pode gerar impactos prejudiciais ao interesse público, com a elevação do valor do desequilíbrio contratual, além de potencial comprometimento de indicadores financeiros das concessionárias de serviços públicos; recomenda-se: (i) que o contrato preveja mecanismos céleres e específicos de aplicação de medidas cautelares em favor da Concessionária, de mitigação de desequilíbrio econômico-financeiro, com procedimento que dure no máximo 45 dias, nos casos de potencial comprometimento da continuidade da prestação de serviços ou da solvência da futura concessionária, caracterizado pelo risco de (i.a) descumprimento iminente de cronogramas de investimento; (i.b) de vencimento antecipado ou aceleração do vencimento nos financiamentos contratados; ou (i.c) quando a proximidade do encerramento do prazo de vigência da concessão indicar a subsistência de saldo regulatório ao final do contrato; ou (i.d) quando restar identificada, no ano contratual corrente ou no subsequente, a geração de fluxo de caixa livre negativo, tendo em vista a expectativa de geração de caixa da concessão, a integralização prevista de capital social da concessionária e a perspectiva de liberação de recursos de financiamentos já contratados. Como referência, cita-se a Resolução nº SPI nº 19, de 29 de maio de 2023, da Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo, que previu mecanismo semelhante	próprios de revisões extraordinárias de contratos de concessão e de arrendamentos portuários, não sendo regulados diretamente pela presente minuta do contrato de concessão, em particular a Portaria MINFRA n.º 530, de 13 de agosto de 2019, e o Manual de Procedimentos de Análise de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da ANTAQ.
Minuta de Contrato	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.	A contabilização do valor limite contido na subcláusula 24.1.1 de forma separada para cada evento poderá inviabilizar a revisão extraordinária, que é medida de urgência. Deve-se lembrar que o decurso do tempo da situação de desequilíbrio econômico-financeiro pode gerar impactos prejudiciais ao interesse público, com a elevação do valor do desequilíbrio contratual, além de potencial comprometimento de indicadores financeiros das concessionárias de serviços públicos. Deve-se relembrar que a subcláusula 24.2.24 permite a análise, pela ANTAQ, de eventos diversos no mesmo pedido de revisão extraordinária. Por essa razão, sugere-se (i) retirar a palavra “percentual”, porque não se trata de um percentual, e sim de um valor absoluto; e (ii) permitir que a revisão extraordinária em caso de ocorrência de diversos eventos simultâneos, que, quando somados, atingem o valor limite da subcláusula 24.1.1.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma foi revisada de modo que a manutenção do termo "percentual" é correta. Portanto, a contribuição não será acatada.

Minuta de Contrato	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.	Entende-se que a cláusula busca regulamentar matéria de ordem pública que não deve ser objeto de regra contratual. A prescrição é a perda do direito de ação em razão da inércia do seu titular, pelo decurso de determinado lapso temporal. Deve-se destacar que o próprio artigo 192 do Código Civil impede que o prazo prescricional seja alterado por acordo das partes. Ademais, no âmbito do direito público, o Decreto Federal n. 20.910/1932 regula a prescrição quinquenal de direitos de ação contra a Fazenda Federal. O Tribunal de Contas da União já se debruçou sobre o assunto, no Acórdão n. 971/2023-Plenário, no qual restou consignado que “caso se aceite o pressuposto, eventual mudança de interpretação de um dispositivo do contrato – em data próxima ao seu término – poderia implicar em desmesuradas consequências para o poder público, considerando que os contratos de concessão são de longo prazo. Dessa forma, para as concessões administrativas, entendo que, como regra geral, deve ser observado o prazo prescricional de cinco anos, contado a partir da data do ato ou fato do qual se origina a pretensão violada, para a postulação de direitos perante o poder concedente. Esta é a previsão do já quase centenário Decreto 20.910/1932, além disso o prazo de prescrição quinquenal é correntemente adotado em outras legislações, e a sua adoção certamente favorece a estabilidade nas relações jurídicas.” Nesse sentido, o Contrato inova em relação à ordem jurídica vigente, ao dispor que o prazo prescricional de 5 anos, serão contados do início da ocorrência do fato gerador, mesmo quando se tratar de evento contínuo no tempo. Esse entendimento pode cercear o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. Caso um evento seja de impacto contínuo, a cada mês em que ele surte efeitos, o fato se materializa novamente, não fazendo sentido contar o prazo prescricional do início de sua ocorrência. O STJ, no AgInt no AREsp 1.500.181/SP, já decidiu que o início do prazo prescricional não se dá necessariamente quando ocorre lesão ao direito, mas sim quando o titular do direito subjetivo violado obtém plena ciência da lesão e de toda a sua extensão. Portanto, trata-se de um tema de ordem pública, que não pode ser objeto de cláusula contratual, mesmo porque as interpretações sobre o tema são diversas, e não há jurisprudência pacífica sobre o assunto. Por tais razões, sugere-se a exclusão da cláusula.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será analisada conjuntamente com a auditoria do TCU sobre o processo, a fim de verificar os impactos do Acórdão n. 971/2023-Plenário sobre a minuta de contrato.
Minuta de Contrato	26.2. Pelo descumprimento ou atraso no cumprimento deste Contrato de Concessão, a	Recomenda-se excluir o termo “cassação” do rol de penalidades (26.2 e 26.4), por não ser conceito aplicável às concessões, e sim às autorizações.	Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a cassação é uma das possibilidades de sanção aplicável pela ANTAQ em casos de descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de

	ANTAQ ou o Poder Concedente, observadas as respectivas competências, poderão, garantida prévia defesa, aplicar, isolada ou cumulativamente, à Concessionária as seguintes sanções:		concessão, conforme estabelecido pelo artigo 78-A da Lei nº 10.233/2001. Neste caso, combinado com o seu parágrafo 2º, que estabelece que a Cassação caberá ao poder concedente, mediante proposta da ANTAQ.
Minuta de Contrato	27.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação das atividades de administração do porto, no que lhe couber.	O conteúdo da subcláusula 27.1 está em contradição com a subcláusula 2.1.4.1, o qual veda a a celebração de contratos entre concessionária e terceiros que tenham por objeto a exploração das instalações portuárias. Recomenda-se qualificar e padronizar a redação para ficar claro qual tipo de subcontratação será permitida e qual será vedada.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a alteração é desnecessária, tendo em vista que a Subcláusula 2.1.4.1 veda a subconcessão das atividades, e não a subcontratação da operação portuária mediante operador portuário, conforme previsto na Subcláusula 2.1.3.1. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	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.	Entende-se que as alterações que não implicam alteração de controle direto não deveriam demandar prévia anuência da ANTAQ, mas uma mera comunicação a posteriori seria suficiente, de modo inclusive a evitar o engessamento das atividades da Concessionária. Evidentemente, caso algum ato venha a ter, como efeito, a alteração de controle direto da ANTAQ conforme os critérios estabelecidos contratualmente, será observado o procedimento legal adequado. De fato, não nos parece fazer sentido exigir uma prévia anuência do regulador a cada vez que a Companhia proceda com alterações indiretas, ou movimentações societárias comuns, do dia a dia das grandes corporações, e que não interferem nas atividades da empresa. Nesse sentido, sugere-se que apenas as hipóteses que efetivamente impliquem alteração de controle direto, nos termos da subcláusula 28.1, sejam objeto de exigência de prévia anuência, deixando as demais hipóteses como caso apenas de comunicação posterior à ARSESP. 28.1. Durante todo o prazo da Concessão, a Concessionária não poderá realizar qualquer modificação direta no seu 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.	Agradecemos a contribuição. O dispositivo questionado estabelece a obrigação de obter autorização somente para a alterações que modifiquem direta ou indiretamente no seu Controle. A RESOLUÇÃO ANTAQ Nº 57, DE 17 DE SETEMBRO 2021 define em seu artigo 2º, inciso VII a transferência de controle societário como: a transferência, de forma direta ou indireta, de ações ou quotas integrantes do bloco de controle, de ações ou quotas vinculadas a acordos deacionistas ou quotistas e de valores mobiliários conversíveis em ações com direito a voto, cessão de direitos de subscrição de ações ou quotas e de outros títulos ou direitos relativos a valores mobiliários conversíveis em ações ou quotas, entre outros, que venha(m) a resultar na alienação do controle societário, conforme definido nos termos desta Resolução, de determinada sociedade; Esta mesma resolução estabelece em seu artigo 5º que independem de aprovação prévia da ANTAQ as operações vinculadas aos fatos a seguir relacionados:III - movimentação na composição societária que não resulte em alteração no controle societário; Deste forma, a alteração sugerida na contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	32.14.2. Lucros cessantes, cobrindo, no mínimo, o saldo	A subcláusula 32.14.2 confunde conceito de lucros cessantes com os prejuízos decorrentes do saldo devedor dos financiamentos. Os lucros	Agradecemos a contribuição. Informamos que a inteligência da cláusula estabelece que o valor dos lucros cessantes deve cobrir, no

	devedor atualizado vencido e vincendo de quaisquer financiamentos contraídos pela Concessionária; e	cessantes devem remunerar o capital investido pela concessionária no ativo intangível entre a data do pagamento da indenização e a data do término do contrato caso não houvesse a extinção antecipada. A ideia central é remunerar o que o investidor razoavelmente deixou de lucrar, em decorrência de um cenário no qual não teve culta pela extinção contratual. Nesses termos, sugere-se a estipulação de uma fórmula paramétrica para o cálculo dos lucros cessantes estimados, podendo ser utilizados como referência os títulos do tesouro nacional brasileiro, que são títulos que mesclam uma taxa de juros prefixada com a reposição da inflação pelo IPCA. É importante enfatizar que a encampação é decisão de extinção imputável ao Poder Concedente, motivo pelo qual deve-se compensar o custo de oportunidade do investidor. Ao realizar um investimento, o detentor do capital utiliza como parâmetro um investimento livre de risco, acrescido de uma sobretaxa que compense os riscos do negócio. Como referência, cita-se a cláusula 34.3 do Contrato de Concessão do Sistema Rodoviário BR-116/101 – Rodovia Presidente Dutra, ou no caso de São Paulo, o contrato relativo às Rodovias do Centro Oeste Paulista (eixo Florínea-Igarapava). É certo que o saldo devedor dos financiamentos também deve ser indenizado pelo Poder Público, sendo que no caso de encampação, o saldo devedor deve ser cumulado com o valor obtido a partir de uma fórmula paramétrica para o cálculo dos lucros cessantes estimados, como sugerido acima.	mínimo, o saldo devedor atualizado vencido e vincendo de quaisquer financiamentos. Portanto, a definição dos lucros cessantes não se limita, exclusivamente, ao saldo dos financiamentos, sendo esse o limite mínimo da indenização.
Minuta de Contrato	32.18.3. Fraude comprovada no cálculo do pagamento da Contribuição Variável e da Contribuição Variável para a 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	Recomenda-se esclarecer que a conduta que enseja a caducidade é a prática maliciosa, de má-fé, no sentido de falsear uma situação fática para escapar à incidência normativa, e não um erro escusável, que é a falsa percepção da realidade, sem o intuito de fraudar. 32.18.3.1 Não será aplicável a caducidade se restar comprovado que o cálculo do pagamento da Contribuição Variável e da Contribuição Variável para a Administração Portuária Pública decorreu de erro de fato, sem o intuito de fraudar.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a cláusula trata das hipóteses de fraude como ato intencional e concebido para enganar e obter ganho. Assim, entende-se que a cláusula já trata do risco aventado na contribuição. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	32.18.5. Inobservância das metas de nível de serviço ou demais obrigações estabelecidas no	Recomenda-se explicitar que a inobservância das metas, para caracterizar hipótese de caducidade, deve ocorrer em 2 anos consecutivos ou 3 não consecutivos num horizonte de 5 anos, tal como praticado em outros	Agradecemos a contribuição e informamos que a abertura do processo de caducidade depende de elementos de conduta reiterada da concessionária, bem como de contraditório e ampla

	Contrato de Concessão nos casos que excederem as referências de descumprimento contratual, conforme racional estabelecido no Anexo 1.	setores de infraestrutura, como o setor de saneamento básico. Na forma como está redigida, há margem para se interpretar que todo e qualquer descumprimento de meta pode ser passível de caducidade, o que não se pode admitir, porque a caducidade depende de descumprimento contratual substancial e reiterado. Por fim, ressalta-se que não há um racional estabelecido no Anexo 1 para esse tema, ao contrário do que faz supor a redação desta cláusula. 32.18.5. Inobservância das metas de nível de serviço ou demais obrigações estabelecidas no Contrato de Concessão por 2 anos consecutivos ou em 3 anos não consecutivos dentro de um período de 5 anos contados a partir da Data de Assunção.	defesa oportuna. Dessa forma, a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	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;	Na hipótese de caducidade, o contrato prevê que a indenização devida à Concessionária seja descontada pelos prejuízos por ela causados. Contudo, entende-se que a averiguação se um determinado prejuízo foi ou não “causado pela Concessionária” depende de um juízo sobre sua culpabilidade, o que demanda um processo administrativo punitivo, com exercício do contraditório, ampla defesa, produção de provas, e recursos. Assim, recomenda-se complementar a cláusula para constar que somente os prejuízos que constem em decisões administrativas transitadas em julgado podem ser descontados. 32.22.1. Os prejuízos causados pela Concessionária, devidamente identificados e quantificados em decisões administrativas transitadas em julgado, em decorrência do descumprimento de obrigações contratuais e os valores devidos pela Concessionária ao Poder Concedente e à ANTAQ;	Agradecemos a contribuição. Entende-se que as discussões acerca de eventual desconto das indenizações caberá a um processo administrativo a parte, não cabendo ao contrato regular todas as hipóteses e procedimentos a serem adotados
Minuta de Contrato	32.22.2. As multas contratuais aplicadas à Concessionária que não tenham sido pagas até a data do pagamento do montante da indenização; e	Na hipótese de caducidade, o contrato prevê que a indenização devida à Concessionária seja descontada das multas não pagas. No entanto, uma multa pode não ter sido paga por estar em discussão quanto ao seu cabimento, em fase administrativa ou arbitral. Tal cabimento demanda a tramitação de um processo administrativo punitivo, com exercício do contraditório, ampla defesa, produção de provas, e recursos. Assim, recomenda-se complementar a cláusula para constar que somente as multas que constem em decisões administrativas transitadas em julgado podem ser descontadas. 32.22.2. As multas contratuais aplicadas à Concessionária que não tenham sido pagas até a data do pagamento do montante da indenização, e que sejam objeto de decisões administrativas ou arbitrais transitadas em julgado.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que as discussões acerca de eventual desconto das indenizações caberá a um processo administrativo a parte, não cabendo ao contrato regular todas as hipóteses e procedimentos a serem adotados
Minuta de Contrato	32.24.2. Retenção de eventuais créditos	Na hipótese de caducidade, o contrato prevê que haverá a retenção de eventuais créditos até o limite dos	Agradecemos a contribuição. Entende-se que as discussões acerca de eventual desconto das indenizações

	decorrentes do Contrato de Concessão, até o limite dos prejuízos causados ao Poder Concedente.	prejuízos causados ao poder Concedente. Contudo, entende-se que a averiguação se um determinado prejuízo foi ou não causado pela Concessionária depende de um juízo sobre sua culpabilidade, o que demanda um processo administrativo punitivo, com exercício do contraditório, ampla defesa, produção de provas, e recursos. Assim, recomenda-se complementar a cláusula para constar que somente os prejuízos que constem em decisões administrativas transitadas em julgado podem ser compensados pela retenção de créditos. 32.24. A declaração de caducidade acarretará, ainda, a: 32.24.2. Retenção de eventuais créditos decorrentes do Contrato de Concessão, até o limite dos prejuízos causados ao Poder Concedente, desde que sejam objeto de decisões administrativas ou arbitrais transitadas em julgado.	caberá a um processo administrativo a parte, não cabendo ao contrato regular todas as hipóteses e procedimentos a serem adotados
Minuta de Contrato	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	As subcláusulas 32.2.2 e 32.2.3 apresentam conteúdo semelhante, com palavras diferentes. Recomenda-se a unificação. Ademais, recomenda-se esclarecer a expressão " desde que tenham sido objeto de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual" que parece ter sido inserida por engano neste trecho.	Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 33.2.2 indica que são reversíveis todos os bens a serem adquiridos pela Concessionária para a realização das Atividades mediante investimentos mínimos obrigatórios, nos termos do Anexo 1. Já a Subcláusula 33.2.3 indica que são reversíveis todos 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. Trata-se de outra hipótese, que se refere a bens que, embora não sejam listados como investimentos obrigatórios, foram adquiridos por decisão da Concessionária. Nesse caso, serão reversíveis caso tenham sido objeto de reequilíbrio contratual.
Minuta de Contrato	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 Administração Portuária Pública, em atendimento à regulação sobre o tema.	Recomenda-se substituir o termo periodicamente pelo período específico que deve ser observado, (ex.: anualmente), para tornar mais claro o conteúdo da obrigação.	Agradecemos a contribuição e informamos que a concessionária deverá estabelecer uma peridiocidade mínima capaz de atender a necessidade de manutenção e atualização do controle patrimonial de todos os bens da concessão, de tal forma a refletir as movimentações patrimoniais de forma precisa e rápida.
Minuta de Contrato	33.14.1. Os Bens Reversíveis revertidos à União deverão estar em condições adequadas de	Para facilitar a compreensão do conteúdo da obrigação, recomenda-se citar quais são os "casos excepcionais" de bens que poderão ter vida útil menor no momento da reversão à União.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a análise da vida útil depende de cada caso concreto, não sendo possível a definição de uma lista exaustiva das hipóteses.

	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.		
Minuta de Contrato	34.1. A Concessionária deverá consultar os Usuários em relação, pelo menos, ao seguinte:	Para facilitar a compreensão do conteúdo da obrigação, recomenda-se esclarecer qual o nível de detalhamento do projeto de investimento que deve ser submetido à Consulta, isto é, se deve ser anteprojeto, projeto básico ou executivo.	Agradecemos a contribuição. Informamos que conforme a cláusula 34.2, o objetivo da consulta aos usuários é a efetiva cooperação e compartilhamento de informações, promovendo acordos e soluções negociadas. Assim, entende-se que o nível de apresentação dos projetos deva ser o mais completo possível ao fim que se destina, devendo a futura concessionária buscar a efetiva cooperação. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	36.11. Na hipótese da Subcláusula 36.10, os custos da Câmara Internacional de Comércio (CCI) serão divididos igualmente pelas Partes.	A subcláusula 36.11 dispõe que a Câmara Internacional de Comércio deverá nomear o membro do Comitê quando ocorrer desacordo entre as partes sobre o terceiro membro, ou impugnar membro nomeado pela outra parte. Porém, é sabido que do lado do ente público, a execução de despesas pode envolver processo lento e moroso, em razão das restrições da lei orçamentária. Nesse sentido, para não atrasar o procedimento, recomenda-se prever que a Concessionária poderá adiantar tais custos, para posteriormente obter o ressarcimento. 36.11.[=]. A Concessionária terá a faculdade de adiantar os custos referidos na 36.11 para fins de celeridade procedimental, com posterior ressarcimento da metade devida pelo Poder Concedente.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada, uma vez que a forma e as condições de pagamento deverão ser avaliadas no caso concreto
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	O Anexo 1 informa que o IQS é composto de somente um índice, cujo resultado é o Fator Q. Assim, nota-se há dois termos para tratar do mesmo assunto. Recomendamos optar por somente um deles, ou Fator Q ou IQS, para dar mais clareza ao conteúdo da obrigação.	Agradecemos a contribuição e sublinhamos que a contribuição traz interpretação equivocada quanto a natureza dos IQS e do Fator Q, uma vez que, apesar de tratarem de matéria correlata a qualidade na prestação dos serviços, são conceitos diferentes e devem ser preservados na minuta de contrato. Assim, a contribuição não será acatada.

Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Recomenda-se que o contrato estabeleça um limitador para o Fator X, da mesma forma que consta no item 139 para o Fator Q, para facilitar as estimativas de retorno pelos investidores e facilitar a precificação das propostas.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a regulamentação do Fator X em concessões portuárias é um processo conduzido pela ANTAQ no âmbito da regulamentação setorial. Quanto a regulamentação da matéria, está em andamento o Desenvolvimento de Projeto de Pesquisa e Inovação Acadêmica para proposição de Metodologia de Cálculo do Índice de Produtividade dos Reajustes Tarifários dos Portos Organizados (FATOR X), contratado junto ao Centro de Estudos em Regulação de Mercados (CERME) da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas (FACE) - CERME/FACE da Universidade de Brasília.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Considerando a necessidade de prazo para a futura Concessionária adaptar suas operações, principalmente ao se considerar que o Porto se encontra com operações paralisadas, recomenda-se que o IQS seja contado a partir do 2º ano, especialmente ao se considerar o risco de a situação fática verificada na realidade estar em desacordo com o informado nos documentos licitatórios.	Não foi possível verificar sobre qual IQS a contribuição se refere.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Sugere-se melhor detalhar e definir o ID1, prancha média, 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) - excluindo todo e qualquer tempo não operacional que não é devido ao operador portuário.	Agradecemos a contribuição e destacamos que o a prancha média geral, que corresponde à relação média de carga movimentada pelo período total de atracação, é o melhor indicador de desempenho para aferir os serviços prestados para o terminal portuário de contêiner em especial a utilização de cais, sendo diretriz do poder concedente a utilização desse indicador. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	O Anexo 1 não dispõe de um rito procedimental específico para discussão sobre os indicadores de desempenho apurados. Consta somente que a fonte da informação, sendo que o ID4, o ID3 e o ID1 são obtidos por sistemas da ANTAQ e o ID2 (fluxo de caminhões) deve ser obtido pela própria Concessionária. Nesse contexto, o Contrato não disciplina a possibilidade de questionamento e revisão dos valores obtidos. Por isso, a atual disciplina contratual se mostra pouco eficiente, no sentido de se evitar que erros formais ou eventuais discordâncias metodológicas existentes possam ser resolvidas antes da publicação do resultado final do indicador, Tal regime acaba por também contribuir para uma maior litigiosidade na gestão do Contrato. Frente ao exposto, sugere-se a previsão de	Agradecemos a contribuição e informamos que ela seria acatada. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		procedimento prévio ao envio dos relatórios finais, para que a Concessionária possa, num prazo razoável, apontar eventuais erros ou incorreções identificadas, viabilizando o exercício do contraditório e ampla defesa durante esta etapa e que mitigue eventuais litígios e custos processuais posteriores. 144.1. A Concessionária poderá, no prazo de 20 dias, apresentar eventuais objeções ao cálculo dos Indicadores de Desempenho cuja fonte de informação for relacionada á ANTAQ, podendo apontar erros de cálculo justificadamente. 144.2. A ANTAQ terá 20 dias para apreciar as objeções apresentadas pela Concessionária, e decidir motivadamente pela correção ou manutenção dos valores contabilizados nos Indicadores de Desempenho.	
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Recomenda-se compatibilizar esse item com a cláusula 13.8.4, que trata do sistema eletrônico de monitoramento das filas de caminhões. Adverte-se que tal sistema exige obras complexas e tempo razoável para ser implantado integralmente. Ademais, eventual parceria entre ANTAQ e Município e Itajaí é evento futuro e incerto, não sendo necessário mencionar no Contrato. 146. A mensuração do ID2 tem como fonte dos resultados dos indicadores a própria Concessionária, conforme o sistema previsto na cláusula 13.8.4 do Contrato, a ser instalado em até 24 meses contados da Data de Assunção.	Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	A obrigação contida no item 147 é complexa e demanda obras de elevado custo por parte da Concessionária. Recomenda-se estipular o prazo específico para seu cumprimento, de no mínimo 36 (trinta e seis) meses contados da Data de Assunção. 147.1. A obrigação de que trata este item deverá ser cumprida em 36 (trinta e seis) meses contados da Data de Assunção	Agradecemos a contribuição e esclarecemos que as intervenções necessárias para garantir a implantação do sistema eletrônico de monitoramento das filas de caminhões é de extrema importância para o Porto de Itajaí, sendo a formação de filas uma dos principais pontos de impacto negativo para a cidade, fator sensível e preponderante na região. Assim, o período de 24 meses, apresentado no estudo, é considerado hábil para execução dos investimentos, haja visto que a operação de contêiner foi prevista para iniciar no primeiro ano contratual. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

Minuta de Contrato	ANEXO 3 Tarifas e Preços	Recomenda-se esclarecer que os prazos previstos neste item só aplicam para as tarifas sujeitas ao mecanismo de supervisão e monitoramento. Para as tarifas sujeitas ao Teto Tarifário, a atualização ocorrerá todo mês de dezembro, para aplicação no mês de janeiro subsequente, conforme Apêndice B ao Anexo 3.	Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula foi revista. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 3 Tarifas e Preços	Considerando que os valores de tarifa contidos no item 4.3 estão referenciados na data base de abril de 2022, e que a 4.4.1.1 determina sua atualização pelo IPCA em dezembro do ano anterior ao do ano de eficácia do Contrato, recomenda-se confirmar se a Concessionária poderá fazer os cálculos por conta própria ou se terá que haver aprovação da ANTAQ. Caso seja necessária a aprovação da ATANQ, sugere-se a estipulação de prazo não inferior a 15 dias, por se tratar de cálculo simples e de tema sensível para a equação econômico-financeira da Concessão.	Agradecemos a contribuição e informamos que os procedimentos para reajuste tarifário foram reformulados
Minuta de Contrato	ANEXO 3 Tarifas e Preços	Recomenda-se detalhar em qual mês do ano tais relatórios devem ser enviados, sendo sugerido como marco inicial a Data de Assunção.	Agradecemos a contribuição e informamos que conforme a cláusula 6.4 do anexo 3, os relatórios devem ser apresentados juntamente com a apresentação das demonstrações contábeis, já havendo, portanto, uma data definida, mesmo que mutável, para entrega dos relatórios.
Minuta de Contrato	ANEXO 4 Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro	O tema da metodologia de aferição de reequilíbrios econômico-financeiros é sensível para a estimativa de retorno por parte dos investidores, sendo certo que eventual alteração futura dependerá de acordo entre as partes, conforme artigo 104, §1º da Lei Federal nº 14.133/2021. Nesse sentido, sugere-se a supressão deste item.	Agradecemos a contribuição e avaliaremos o impacto da previsão legal da Nova Lei de Licitações sobre o item em comento. Ademais, compreende-se que o item em tela não contraria a lei, uma vez que a ANTAQ poderá regulamentar os procedimentos e fórmulas e outras metodologias, não tratando, especificamente, da concordância do futuro concessionário.
Minuta de Contrato	ANEXO 7 Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e Relação dos Contratos de Uso Vigentes na Data de Assinatura do Contrato de Concessão	Considerando que no Porto de Itajaí só há um terminal portuário, e que esta concessão é verticalizada, com aglutinação de funções de administração do porto e operação portuária, recomenda-se verificar se a adaptação de que trata o Anexo 7 é aplicável ao caso.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o processo de adaptação e transferência dos Contratos de Uso somente será aplicável caso haja Contrato de Uso vigente após a celebração do Contrato de Concessão. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 7 Conteúdo Mínimo do Instrumento de Notificação, Adaptação e Transferência e	Sendo a Administração Portuária Pública um termo definido, recomenda-se ajustar a redação de acordo com a terminologia do contrato.	Agradecemos a contribuição. O termo "Administração Portuária Pública" está empregado da forma como definida no item 1.1.1.2 da minuta de contrato. Não verificamos uso desse termo em desacordo com a sua definição. O autor

	Relação dos Contratos de Uso Vigentes na Data de Assinatura do Contrato de Concessão		da contribuição não indicou uma Subcláusula específica em que esse termo teria sido usado de forma inadequada. Portanto, a sugestão não será acatada.
Minuta de Contrato	ANEXO 8.1 Bens Reversíveis Transferidos à Concessionária na Data de Assunção	Recomenda-se ajustar o prazo para verificação dos bens reversíveis para, no mínimo, 210 dias, considerado a magnitude do Porto Organizado de Itajaí. Esse prazo é fundamental para que a Concessionária possa mobilizar recursos materiais e humanos no intuito de validar as informações disponíveis nos documentos da licitação.	Agradecemos a contribuição e informamos que o anexo 1 foi ajustado a fim de prever um procedimento de avaliação do canal de acesso no momento da assunção pelo concessionario
Minuta de Contrato	ANEXO 8.1 Bens Reversíveis Transferidos à Concessionária na Data de Assunção	Constata-se nas tabelas do item 9 do Anexo 8 diversos imóveis com escritura pública de desapropriação não averbada na matrícula. Essa situação demandará custos administrativos de regularização fundiária, com o pagamento de eventuais emolumentos cartoriais. O item 11 do Anexo 8 dispõe que as obrigações de regularização fundiária serão atribuídas à Concessionária, sendo importante confirmar que os custos cartoriais foram contemplados na modelagem econômico-financeira. Essa informação deve ser confirmada porque existem áreas do Porto Organizado que não estarão sob gestão da Concessionária, conforme item 8.2 do Anexo 8.	Agradecemos a contribuição e informamos que a lista da tabela 8 será atualizada de maneira a apresentar a realçao de áreas mais atual possível até o momento da publicação definitiva do edital, inclusive com atualização dos custos de desapropriação. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 8.1 Bens Reversíveis Transferidos à Concessionária na Data de Assunção	A “outorga de poderes” de que trata o item 11 do Anexo 8 não se faz necessária, considerando que as concessionárias de serviço público podem promover desapropriação, conforme artigo 3º, I, do Decreto Lei nº 3.365/1941. Sugere-se que o próprio contrato preveja essa possibilidade de forma ampla e irrestrita, sem a necessidade de outorga de tais poderes a cada procedimento, o que tornaria moroso e ineficiente o processo expropriatório. Seguindo a prática de outros contratos no setor de infraestrutura, o Poder Concedente pode ficar restrito à atribuição de emitir a declaração de utilidade pública, cabendo à Concessionária a tomada de outras medidas executivas da desapropriação.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que o disposto no Decreto Lei nº 3.365/1941 não afasta a necessidade de observar o artigo 29, inciso VIII, da Lei nº 8.987/95, que atribui ao poder concedente declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	O item 3.3.1 da Seção F dos Estudos de Viabilidade apresenta o seguinte: “A Superintendência do Porto de Itajaí – SPI possui quatro licenças validas emitidas pelo Instituto de Meio Ambiente de Santa Catarina, sendo uma de operação e três de instalação. Além disso, possui duas Licenças de Operação emitidas pelo órgão municipal, Instituto Itajaí Sustentável. A LAI 8125/2015 e a LAO 39/2019 estão em fase de discussão e apresentação de relatórios técnicos para os órgãos ambientais visando suas renovações. Em relação à LAI 5501/2015, o projeto	Agradecemos a contribuição. Informamos que se encontram válidas as licenças ambientais fundamentais para a execução das atividades pelo Concessionário. Ademais, informa-se que o EVTEA será atualizado, fazendo constar as informações essenciais ao leilão. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a

		previsto não foi sequenciado, desta forma a LAI não será renovada, segundo informações da SPI. A Licença de Operação do Porto (LAO 2610/2019) possui validade até 14/05/2023, estão incluídas nessa licença as atividades de dragagem de manutenção do canal de navegação. No que diz respeito à área operada pela APM Terminals, a renovação da LAO 3657/2017 foi solicitada ao IMA em 22/08/2018, atendendo o prazo legal de 120 dias de antecedência do vencimento da licença. Em consulta ao órgão ambiental estadual (Instituto de Meio Ambiente de Santa Catarina – IMA) foi localizada e licença ambiental de operação LAO 5428/2021 com validade até 14/09/2025". Considerando a defasagem dos estudos e o natural transcurso do tempo dos trâmites internos para o Leilão, recomenda-se apresentar informações atualizadas sobre o licenciamento, especialmente para confirmar quais licenças estão pendentes e quais estão válidas.	presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 9 Transição Operacional	Itajaí, 10 de maio de 2024. Ofício nº. 008/2024 CONTRIBUIÇÃO Ref. Concessão do Porto de Itajaí/SC Aprimoramento da modelagem técnico-jurídica Contribuição elaborada pelo SINTAC EQUIPE Presidente Alexandre Pamplona CONTEXTUALIZAÇÃO & PANORAMA 1. A presente contribuição será apresentada em face da minuta de Edital , minuta contrato & estudos instrutórios disponibilizados para viabilização de eventual cenário de Concessão da administração portuária em Itajaí/SC. 2. Passemos ao exame da minuta de Contrato de Concessão. DA MINUTA DE CONTRATO Transição Operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato 3. Os orgãos que desenvolveram o Anexo 9 da Minuta de Contrato na NOTA TÉCNICA Nº 89/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR que justifica a elaboração dos do-cumentos jurídicos - minuta de edital, contrato e seus respectivos anexos - que suportam os procedimentos tendentes à desestatização do Porto Organizado de Itajaí dizem: "Transição operacional A fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto Organizado de Itajaí, entre a SPI e a concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os usuários, os operadores portuários e todas as demais partes envolvidas no complexo portuário, a concessionária deverá desenvolver um Plano de Transferência Operacional – PTO, nos termos especificados em Anexo da minuta de contrato.? Vale destacar que a exigência de PTO é uma prática que vem sendo desenvolvida há anos nos setores de infraestrutura, em especial no setor aeroportuário, e passou a ser adotada mais recentemente nos arrendamentos portuários, em casos específicos. Essa	Agradecemos a contriuição. Informamos que a necessidade de um Plano de Transição Operacional será reavaliado em função das condições atuais do Porto de Itajaí. Além do mais, não foi possível extrair quaisquer outras contribuições fundamentadas aos documentos jurídicos ou ao EVTEA que suportam o processo licitatório em tela. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

transição também fora prevista nos documentos jurídicos do processo de desestatização do Porto de São Sebastião.? (Grifo Nosso) 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.? 4. É de relevo destacar o excerto supra, tendo em mente que as críticas que serão apresen-tadas atacarão também esse aspecto. 5. Pois bem! 6. Em primeiro lugar, uma definição prévia se faz indispensável: A SPI NÃO É O PORTO DE SÃO SEBASTIÃO! 7. Cabe desenhar, uma vez que a Infra S.A. que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 03/2024 e por isso exigir da Conces-sionária privada 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, a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado não se deu ao trabalho de modelar o projeto em conformidade com as premissas de Autoridade Portuária Delegada – natureza jurídica da SPI –, a exemplo da Portos do Paraná e da Por-tos RS. 8. A SPI - Superintendência do Porto de Itajaí, é autarquia vinculada ao Município de Itajaí, com sede na Rua Blumenau, nº 5, Cidade de Itajaí, Estado de Santa Catarina. 9. A SPI – Autarquia Municipal que é – desempenha suas atividades de Administração do Porto de Itajaí por Delegação federal que o Município firmou com a União Federal no qual se prescrevem obrigações e termo final bem delimitados, inclusive citados em docu-mentos dos Estudos da Ilustre Infra S.A.. 10. Mas não é só! Mais adiante faço questão de demonstrar cabalmente as definições que a Infra S.A. quer imputar à SPI e extrapolam as obrigações do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária – sempre é bom lembrar que a Infra S.A. que desenvolveu os estudos da Audiência Pública nº 03/2024 ainda quer exigir da Concessionária privada R$ 3.895.692,29 (três milhões, oitocentos e noventa e cinco mil, seiscentos e noventa e dois reais e vinte e nove centavos)por esse trabalho(!?) 11. Realizada essa construção inicial, passo

		à crítica. 5. Ações de transição operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: Equipe de Transição A Equipe de Transição será responsável por gerenciar todos os aspectos da transição operacional do Porto Organizado, incluindo as seguintes atividades: • Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária, se for o caso. 12. Aqui cabe retormar a definição inicial: A SPI NÃO É São Sebastião! Essa contribuição continua no próximo encaminhamento.	
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Recomenda-se esclarecer e detalhar como (quais as proporções) das receitas de cada um dos grupos tarifários do item 2.1.3 do Anexo 3 foi modelada nos estudos econômico-financeiros e de mercado.	Agradecemos a contribuição. Informamos que, com a diretriz do Poder Concedente de segregação do projeto na concessão do canal do acesso e no arrendamento definitivo do terminal, a contribuição perdeu objeto.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	A tabela 23 - Ressarcimento dos Ativos da Seção D – Operacional - não reversíveis mostra um valor referente a indenização de R$ 41,8M, sendo a diferença o valor residual dos equipamentos. Este valor residual dos equipamentos não deveria ser tratado com CAPEX do Projeto? Favor confirmar e, se pertinente, corrigir na versão final.	Agradecemos a contribuição e informamos que o ressarcimento dos equipamentos (valor residual) são investimentos mínimos obrigatórios da concessão, onde a futura concessionária realizará investimentos por meio de indenização para aquisição de equipamentos existentes no porto que não são reversíveis à Autoridade Portuária, necessários para resguardar a continuidade da operação portuária, que incluem equipamentos pertencentes a arrendatária APM Terminals Itajaí S.A. e investimentos a serem realizados no contrato provisório de arrendamento do Porto de Itajaí, não sendo definido como Capex do projeto. Considerando que o terminal receberá novos investimentos provenientes do arrendamento de caráter temporário, mediante contrato de transição do porto organizado de Itajaí, informamos que a lista de equipamentos e investimentos serão reanalisados.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Consta no texto da Nota Técnica 89 que: "O valor previsto na modelagem para contribuição à AP Pública considera para os cinco primeiros anos de contrato a estrutura atual de custos da SPI, compatibilizados com as atividades a serem exercidas pela concessionária. Entre os anos 6 e 14, foi previsto um período de transição para que, a AP Pública a de que seus custos para uma estrutura mais enxuta, a qual leva em consideração parâmetros nacionais para a definição do arranjo organizacional. Por fim, a partir do 25º ano do contrato, foi previsto valor para cobrir despesas com base em parâmetros de produtividade de portos internacionais." Não foi possível identificar a estrutura de custos da AP no modelo para fins de comprovação dos valores propostos na modelagem e nem o plano ou estratégia como se dará	Agradecemos a contriubição e informamos que os custos com as contribuições a AP Pública foram considerados no fluxo de caixa do projeto, portanto, já estão refletidos na modelagem e no VPL. Quanto a inclusão da MME para a Contribuição Variável para a AP Pública, o racional é o de que a Autoridade Portuária tenha ganhos excedentes no caso de a movimentação no Porto de Itajaí superar a demanda prevista no estudo, de tal forma a alinhar o interesse da AP Pública para uma melhor execução do contrato de concessão.

		a redução de custos ao longo do tempo. Somente foi apresentada a projeção dada na modelagem com valor final por ano estimado. Entende-se que estes custos oneram drasticamente o Projeto que está sendo arcado pela Concessionária, devendo ser deduzidos do VPL do Projeto, ou eventualmente compartilhados com o município em uma proporção a ser estabelecida. Ainda, sobre: "Dessa forma, a Autoridade Portuária Pública passa a ter um piso remuneratório estipulado contratualmente, mas caso a movimentação supere o projetado, a AP Pública se beneficiará do sucesso da concessão, podendo aplicar esses recursos apenas em atividades ou infraestruturas relacionadas à autoridade portuária, menos aquelas de competência da concessionária." Não ficou claro o racional de compartilhar valores acima dos custos a serem ressarcidos para a AP já que não existe benefícios ou agregação de valor a concessão. O Contrato de Concessão não estipula tal compartilhamento. Recomenda-se esclarecer o ponto.	
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Sobre o terminal de passageiros: "optou-se pela retirada da obrigação da construção de novo terminal de passageiros do contrato de concessão. Quando o projeto da prefeitura estiver com maior maturidade, ele poderá ser incluído novamente como obrigação do concessionário por determinação do Poder Concedente. Caso se entenda viável, ou seja, objeto de proposta apoiada. Tendo em vista que esse risco é especificado em contrato como do Poder Concedente, os recursos do fluxo futuro poderão ser utilizados para efetivação do investimento." e, "Destaca-se que, para a adequação do canal de acesso às embarcações de maior porte, será necessária a demolição do atual terminal de passageiros. Nesse sentido, até a finalização da construção do novo terminal, os navios de cruzeiro serão atendidos no Porto Organizado de Itajaí/SC." Sobre o trecho, recomenda-se esclarecer o seguinte: (i) A INFRA S.A. calculou o impacto da atracação dos navios de passageiros (spot) no cais queira operara containers (serviço regular)? Entende-se que há o risco de atraso das atracações dos navios de contêineres e até possível risco de não cumprimento do volume mínimo anual, devido à falta de confiabilidade nas atracações. Ainda, há o risco de entraves comerciais por conta dos clientes armadores, uma vez que não teria sua atracação garantida devido ao fluxo dos navios de passageiros, impactando o ramp -up de atracação de negócios para o Terminal.	Primeiramente, destacamos que em relação as estrutura do píer de passageiros existente, foi reconhecida a existência de limitações operacionais, contudo não foi declarada sua inatividade. Assim, foi previsto no CAPEX a realização de obras para remoção do dolfim de amarração que está em sobreposição ao canal de acesso e a construção de novo dolfim em substituição ao primeiro. O objetivo foi resguardar a operação de passageiros no Porto, mesmo que de forma transitória. De forma complementar, o estudo considerou a obrigação contratual de analisar a viabilidade da implantação de um novo terminal de passageiros, para que o concessionário realize os estudos locacionais e demais análises necessárias à implantação do futuro terminal de passageiros destinados ou provenientes de transporte aquaviário. Portanto, a infraestrutura existente continuará em operação até que o novo terminal de passageiros seja construído, não afetando o ramp -up de atracação do Terminal de contêiners.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Não foi incluída como hinterlândia (área de influência) terminais diretamente concorrentes, como o Porto de Itapoá. Apesar de estar incluso explicitamente	Agradecemos a contribuição. Informamos que, com a segregação do projeto em função de diretriz do Poder Concedente, a mesma será avaliada no

		no estudo concorrencial, não houve a consideração sobre Itapoá como competidor direto e com influência no Complexo de Itajaí dividindo volumes. Dessa forma, é necessária a revisão da modelagem de macro e micro demanda versus a capacidade instalada, incluindo o Porto de Itapoá, com a revisão das expansões de sua capacidade. Além disso é também necessária a reavaliação da Estimativa de Preços dos Serviços Prestados, uma vez que existe maior concorrência com impacto na redução dos preços estipulados. Estes dois fatores terão impacto no ramp-up de volumes, faseamento do projeto, na curva de MME como um todo, e consequente redução do valor do projeto (VPL), o que impacta diretamente os interessados na Concessão.	momento da revisão dos estudos do arrendamento definitivo do terminal, especialmente no que diz respeito ao preço dos serviços prestados. Por fim, informa-se que a macro e a micro demanda foram revisados, a fim de melhor retratar a condição atual do Complexo Portuário em termos de movimentação.
Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	Solicita-se a disponibilização da planilha do modelo financeiro detalhado, em formato Excel com todas as fórmulas para que o modelo passa ser averiguado pelo público.	Agradecemos a contribuição e informamos que o anexo da seção E traz os extratos do modelo financeiro.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Não está claro nas notas técnicas as premissas fundamentais (referência técnicas) para: • Cálculo da Tarifa I - (Qual a memória de cálculo do volume e número de acessos nos diferentes cenários ajustados na NT_20_Infra?) • Operacional de dragagem manutenção (CAPEX) - (Revisar navio de projeto e profundidades do canal acesso, bacia de manobras e berços visto a variação maré -16m DHN) • Operação VTS p/ VTMS (visto aumento do volume de atracações)	Agradecemos a contribuição. A seção B apresenta os dados de projeção de demanda para o Canal de Acesso tanto em volume de TpB quanto em número de acessos. Quanto a contribuição sobre o CAPEX, importante notar que as condições de maré foram consideradas no estudo. Quanto a operação do VTS, o objetivo central é a ampliação da segurança da vida humana no mar, segurança da navegação e a proteção do meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidentes de grandes proporções. Se acrescido de recursos de telemática que permitam serviço aliados, compartilhamento de dados ou gerenciamento da atividade marítima, o VTS pode ser ampliado para o chamado Vessel Traffic Management Information System (VTMIS), que é mais complexo, mas não é normatizado pela Autoridade Marítima, a Marinha do Brasil.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O layout da estrutura operacional do Porto de Itajaí compreende diversas áreas na qual compõem a infraestrutura física portuária, incluindo área pública, área privativa, área arrendada e RAC. Solicita-se esclarecer se existe a obrigação de se manter as operações nas áreas indicadas, ou se será possível propor alternativas de faseamento dos cenários indicados.	A estratégia de faseamento está conectada a capacidade dinâmica mínima de movimentação de contêineres do terminal, conforme estabelecida no Anexo 1 da minuta de contrato, tabela 2, que indica as metas de nível de serviço em relação aos estágios do empreendimento, sendo serviços obrigatórios de operação do terminal portuário de contêineres. A aferição da capacidade dinâmica mínima de movimentação de contêineres do terminal de que trata a Tabela 2 é realizada por intermédio das informações contidas no PBI do empreendimento. Tal documento integrante da estrutura do contrato, expressa a solução técnica de engenharia a ser adotada pela Concessionária para alcançar as metas de capacidade dinâmica expostas na

			Tabela 2, nos termos das Subcláusulas 1.1.54 e Cláusula 10 do Contrato de Concessão. Aprovado o PBI do empreendimento, os elementos de investimento que constam no documento, com os correspondentes marcos temporais de implementação, passam a ser objeto da fiscalização contratual a ser realizado pela ANTAQ.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicita-se esclarecer se existe a obrigação de se manter os limites das áreas Aquaviárias, ou se será possível propor alternativas de alinhamento dos berços 01 e 02 com os berços 03 e 04.	Agradecemos a contribuição e informamos que é possível propor alternativas de alinhamento dos berços, desde que observados Impactos hidrológico no rio Itajaí-Açu e demais regras contratuais, garantindo a segurança a navegação e conformidade com órgãos intervenientes.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicita-se esclarecer se há estudo que demonstre que o solo existente já está preparado para suportar o peso de empilhamento de containers cheio com até 05 de altura, para a primeira fase nas "ÁREA PÚBLICAS" E ÁREA ARRENDADA".	Considerando que o terminal é brownfield e operava com empilhamento de containers com até cinco de altura, foi estabelecida que a área permanece apta para suportar o peso projetado. Vale destacar que a Minuta do Edital prevê que os interessados poderão realizar 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 realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente e sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicitamos esclarecer se existe a obrigação das adequações na fase 01, dos itens do Sistema Aquaviário: a. Remoção parcial/ adequações das estruturas na margem do canal em Navegantes; b. Remoção de casco Soçobrado do navio Pallas; d. Reposicionamento do guia corrente próximo à Prefeitura de Navegantes; Na pág. 11 da seção C-2.1.3, foi citado que essa divisão também não é rígida, desde que sejam respeitadas as condições contratuais.	Agradecemos a contribuição. A concessionária poderá adotar livremente as soluções técnicas que julgar mais eficientes, desde que elas estejam compatíveis com as metas de navios de projeto e calado máximo operacional (CMO) previstas no Anexo I da minuta de contrato.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicitamos disponibilizar os relatórios, referente ao casco soçobrado do navio Pallas: • SPI - Planta 2º Fase Bacia Evolução (2020); • Relatório 012918 Sulmar (2018); • Relatório Análise de um soçobro no Rio Itajaí (2018);	Agradecemos a contribuição. Os documentos, estudos e projetos editáveis usados como premissas do EVTEA estão no data room, disponível no site da ANTAQ.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicitamos disponibilizar os relatórios: - C02031 002848 1100 r1_main text: Restructuring Study Turning Basin 5, Porto of Itajaí (2013); - C02031 002848	Agradecemos a contribuição. Os documentos, estudos e projetos editáveis usados como premissas do

		1100 r1_Appendices: Restructuring Study Turning Basin 5, Porto of Itajaí (2013); - RT-0218.084.001-14-002: Análise do Canal de Acesso – PIANC (2019); - RT-0218.084.02-10B-001: Simulações de Manobrabilidade e Acesso Náutico (2018); - STC 1546: Relatório sobre treinamento de pilotos de Itajaí na STC Rotterdam (2019).	EVTEA estão no data room, disponível no site da ANTAQ.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicitamos esclarecer se existe a obrigação de se manter a geometria do traçado proposto da guia corrente, na Figura.8. O futuro concessionário terá flexibilidade propor um novo traçado?	Agradecemos a contribuição. Sim. A concessionária poderá adotar livremente as soluções técnicas que julgar mais eficientes, desde que elas estejam compatíveis com as metas de navios de projeto e calado máximo operacional (CMO) previstas no Anexo I da minuta de contrato.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O Projeto Mostra 4 Berços nem cais em formato de "V", isso restringe a operação dos QC's. Nesse sentido, é importante destacas nosso interesse em construir cais alinhado com comprimento de aprox. 1.080m. Isso faz com que o canal seja "invadido pela linha do cais".	Agradecemos a contribuição e informamos que é possível propor alternativas de alinhamento dos berços, desde que observados Impactos hidrológico no rio Itajaí-Açu e demais regras contratuais, garantindo a segurança a navegação e conformidade com órgãos intervenientes.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicitamos esclarecer se existe algum estudo de mapeamento, desapropriação e custos, para as etapas D, E e F;	Agradecemos a contribuição. Informamos que com a segregação do projeto em dois, a concessão do canal e o arrendamento do terminal de conteineres, a contribuição perdeu objeto, e será tratada no momento da elaboração do EVTEA do projeto do arrendamento.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Atualmente, existem dois equipamentos STS e dois guindastes MHC. O planejamento para a fase definitiva prevê a instalação de 08 novos STS. Solicitamos esclarecer se foi considerada a carga de energia suficiente para manter esses equipamentos, em conjunto com a concessionária de energia. (i) Solicitamos esclarecer quais são os equipamentos ainda em funcionamento dentro do Porto (tanto da autoridade portuária que passariam a ser do novo operador, quanto da antiga arrendatária APMT que devem ser adquiridos). (ii) Solicitamos que sejam informadas as especificações técnicas, as características, o estado de conservação, a capacidade operacional, as manutenções necessárias e demais informações técnicas dos equipamentos, acompanhadas de laudo técnico e descrição dos bens que farão parte dos ativos existentes do arrendamento. (ii) Informar se todos os equipamentos listados como “locação” se encontram disponíveis ainda no terminal. Caso não estejam disponíveis, deve ser considerada uma nova aquisição.	Agradecemos a contribuição e informamos que o investimento previsto para locação e indenização de bens não reversíveis ao poder concedente teve como premissa resguardar a continuidade operacional do Porto de Itajaí. Considerando que o terminal receberá novos investimentos provenientes do arrendamento de caráter temporário, informamos que os equipamentos e investimentos serão reanalisados, sendo o montante estimado objeto de revisão. Em virtude da contribuição referente a capacidade energética do terminal, informamos que o item será reavaliado pela equipe técnica. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Existe algum estudo para precificar os equipamentos que operam na faixa de cais? Não foi informada a idade dos equipamentos nem o custo de manutenção necessário para garantir o	Agradecemos a contribuição e informamos que a precificação estimada para indenização de equipamentos pertencentes à APM Terminals Itajaí S.A., foi definida nos termos da

		volume e produtividade esperada para a fase 01. "Todos os ativos serão disponibilizados ao futuro concessionário na situação em que se encontram. Caberá ao concessionário realizar os investimentos necessários para a adequada operação, bem como em suas melhorias."	Deliberação-DG nº 75/2023- ANTAQ. Importante destacar que a indenização de bens não reversíveis ao poder concedente teve como premissa resguardar a continuidade operacional do Porto de Itajaí. Considerando o quadro de interrupção operacional do terminal e os novos investimentos provenientes do arrendamento de caráter temporário, informamos que os equipamentos e investimentos serão reanalisados, sendo o montante estimado objeto de revisão. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	"Para a fase 01, estão previstas aquisições de 03 novos equipamentos STS, para navios de até 24 filas, porém, 02 equipamentos existentes são para 16 filas e 02 MHC com capacidade de fila do equipamento não informada na Seção C. Esses equipamentos existentes não seriam limitantes para as operações previstas na fase 01 com navios de até 17 filas? "Fase 1 - Participação de navios porta-contêineres maiores que os de classe Post-Panamax Plus, ou seja, com LOA superior a 300 m e inferior a 350 m, com até 17 filas."	Agradecemos a contribuição e informamos que o investimento previsto para indenização de bens não reversíveis ao poder concedente teve como premissa resguardar a continuidade operacional do Porto de Itajaí. Considerando o quadro de interrupção operacional do terminal de Itajaí e os novos investimentos provenientes do arrendamento de caráter temporário, mediante contrato de transição do porto organizado de Itajaí, informamos que os equipamentos e investimentos serão reanalisados, sendo o montante estimado objeto de revisão. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	O Projeto Mostra 4 Berços em cais em formato de 'V', isso restringe a operação dos QC's. Nesse sentido, é importante destacar que pode haver interesse em construir cais alinhado com comprimento de aproximadamente 1.080m. Isso faz com que o canal seja 'invadido pela linha do cais'." Recomenda-se considerar essa possibilidade nos estudos.	Agradecemos a contribuição e informamos que o layout é conceitual e o futuro concessionário poderá propor alternativas de alinhamento dos berços, desde que observados Impactos hidrológico no rio Itajaí-Açu e demais regras contratuais, garantindo a segurança a navegação e conformidade com órgãos intervenientes. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	"'A faixa de cais composta pelos berços 1 e 2 totaliza 557,3 metros de comprimento, sendo atendida por dois STS, com trilhos que percorrem toda essa extensão de cais dos berços 1 e 2.' Solicita-se esclarecer como será possível operar com os equipamentos existentes, com guindastes STS com vão de 25 m, sendo que as adequações	Agradecemos a contribuição e informamos que não são previstos investimentos de adequações para os novos trilhos para 30,48m para os berços 1 e 2 na fase 01, assim não haverá conflito operacional. A nível conceitual e de desempenho da capacidade futura do Porto, foram realizadas as seguintes projeções,

		do sistema de acostagem na faixa do cais precisarão ser feitas na fase 01, já com as adequações para os novos trilhos para 30,48 m."	considerando os seguintes faseamentos 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. 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. 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. 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. 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". Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	"Os Berços 1 e 2 operam atualmente com guindastes STS com vão de 25 m que possuem alcance limitado de filas em relação à frota futura de navios que operam no Porto, sendo necessária a implantação de uma nova linha de trilhos para guindastes modernos com vão de 100 pés (100' = 30,48 m). Para isso, é necessária a implantação de uma linha de estacas no Berço 1 totalizando 285 m lineares, além da implantação de trilhos A100." "Figura 23 – Localização da viga para linha de	Agradecemos a contribuição e informamos que a figura 3 é ilustrativa para os berços 3 e 4, porém o investimento se aplica para os demais berços conforme esclarecido na tabela 9 da Seção C, engenharia. Berço 1, comprimento 285 m, execução de eixo lado terra estaqueado e instalação de trilhos para receber o STS de 100 pés (100' = 30,48 m) e substituição dos STS existentes com vão de 25 m por novos. Berço 2, comprimento 272,3 m, Instalação de trilhos para receber o STS

		trilho STS, página 37 mostra somente a implantação do trilho nos berços 03 e 04. Solicitamos esclarecimento para os berços 01 e 02."	de 100 pés (100' = 30,48 m) e substituição dos STS existentes com vão de 25 m por novos. Berço 3, comprimento 210 m, execução de eixo lado terra estaqueado (parcialmente 100 m) e instalação de trilhos para receber o STS de 100 pés (100' = 30,48 m). Berço 4, comprimento 280 m, execução de eixo lado terra estaqueado e instalação de trilhos para receber o STS de 100 pés (100' = 30,48 m). Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	De acordo com a Tabela 11 (pág. 42), os investimentos previstos para o sistema de armazenagem e suas respectivas fases de implantação, o faseamento do sistema de armazenagem está definido como: 1ª Fase (2023-2025) / 2ª Fase (2026-2028) e 3ª Fase (2029-2031). No entanto, na Figura 30 (pág. 46) – Etapas D, E e F, que demarca as áreas líquidas (destinadas para armazenamento), cita que as Áreas líquidas estão previstas para 2057. Porém, a Tabela 13 (pág. 47) Investimentos previstos para aquisições e adequações das áreas etapas D, E e F, novamente indica a 1ª Fase (2023-2025) / 2ª Fase (2026-2028) e 3ª Fase (2029-2031). Solicita-se esclarecer em qual ano de fato estarão disponíveis as áreas D, E e F. Já que os investimentos estão previstos para 2029-2031.	Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a informação correta para as fases de investimentos são, 1ª Fase (2023-2025), 2ª Fase (2026-2028) e 3ª Fase (2029-2031). Favor desconsiderar a indicação que cita o ano de 2057, ela será retificada. A estratégia de faseamento está conectada a capacidade dinâmica mínima de movimentação de contêineres do terminal, conforme estabelecida no Anexo 1 da minuta de contrato, tabela 2, que indica as metas de nível de serviço em relação aos estágios do empreendimento, sendo serviços obrigatórios de operação do terminal portuário de contêineres. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Na Tabela 13 (pág. 47), são detalhados os valores previstos para a ampliação da retroárea do porto de Itajaí, contemplando aquisições e adequações das áreas das Etapas D, E e F (Figura 30 pág. 46), com indicação do período previsto para cada etapa. Solicita-se esclarecer se existe algum estudo de mapeamento e o que foi considerado para os itens: desapropriação, demolição de casas, construção de pavimento, drenagem, rede de iluminação, etc., no valor de R$ 289.812.672,33 citado na Tabela 13 (pág. 47).	Agradecemos a contribuição. Informamos que com a segregação do projeto em dois, a concessão do canal e o arrendamento do terminal, a contribuição perdeu objeto, e será tratada no momento da elaboração do EVTEA do projeto do arrendamento.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	"c. Nova rede de drenagem e melhorias no pavimento, na rede elétrica, na iluminação e no combate a incêndio (pág. 47)". O orçamento estimado para os serviços detalhados é de R$ 21.473.700,87, previsto para ser realizado na primeira fase. Se as intervenções serão realizadas em áreas que ainda não foram destinados investimentos, solicita-se esclarecer se nesse valor foram consideradas as	Destacamos que o estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia que visa atender a diversas finalidades, entre as quais definir valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento. Portanto, o estudo de engenharia não apresenta detalhamento a nível de projeto básico ou executivo para os investimentos previstos no Capex. Vale destacar que a Minuta do Edital prevê

		camadas de pavimento para suportar um pátio de contêineres, estudo de demanda de energia, estudo luminotécnico, estudo geotécnico, estudo SCI, etc.	que os interessados poderão realizar 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 e sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente e sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. Referente ao esclarecimento dos serviços adotados para as intervenções estabelecidas para consolidação da área, informamos que estão detalhadas no documento NOTA TÉCNICA Nº 17/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	"O orçamento previsto para adequação da faixa de cais do pátio ao longo dos berços 3 e 4 e fechamento do vazio foi de R$ 49.099.151,22 na primeira fase de investimentos." A nova frente de atracação dos Berços 3 e 4 somam 490m de comprimento e 40 m de largura, um total de 19.600 m² de nova retaguarda de laje estaqueada. Solicita-se o esclarecimento para o custo de 2.505,05 R$/m² para laje.	Agradecemos a contribuição. Informamos que com a segregação do projeto em dois, a concessão do canal e o arrendamento do terminal, a contribuição perdeu objeto, e será tratada no momento da elaboração do EVTEA do projeto do arrendamento.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	"Pensando em mitigar impactos ambientais, fica estipulada a necessidade de aquisição de RTG's elétricos. (Pág.54)." Solicita-se esclarecer se foi considerada a carga de energia suficiente para manter esses equipamentos, em conjunto com a concessionária de energia.	Agradecemos a contribuição e informamos que em virtude da contribuição, o item subestação será reavaliado pela equipe técnica de modo a garantir carga de energia suficiente para operação do terminal. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	"O futuro concessionário deverá realizar aquisição de área de no mínimo 25.000m² durante o período do 1º ao 3º ano de contrato. A área adquirida deverá estar localizada em uma distância máxima de 10 quilômetros em relação ao terminal," (Pág.60). Solicita-se esclarecer se existem áreas portuárias dentro dessa região de 10km e terrenos disponíveis que possam ser utilizados para esse fim.	A localização do pátio de triagem foi estabelecida com distância máxima de 10 (dez) quilômetros em relação ao porto, de modo a permitir que o futuro concessionário avalie e estabeleça a melhor alternativa logística e estratégica para o empreendimento, proporcionando flexibilidade comercial. Caberá ao interessado identificar e mapear as possíveis áreas existentes na delimitação informada. Vale destacar que a Minuta do Edital prevê que os interessados poderão realizar visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações

			públicas objeto do contrato de concessão. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Verificar com Operações e Comercial DPW, a capacidade de 1.500 mil TEU, com dwell time de 5,50 dias e 5.586 stots. "No cenário modelado de expansão do Terminal e melhorias, a capacidade dinâmica total anual do empreendimento passará a ser de 1.500 mil TEU."	Não compreendemos a contribuição.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	O item 3 do Anexo 1, a cláusula 9, e a cláusula 8 estão incompatíveis entre si. Nesse sentido, sugere-se confirmar: se os contratos de uso vigentes devem ser extintos para que a Concessionária possa atuar, porque não faria sentido adaptar os contratos de uso para o regime de direito privado, se a Concessionária também será responsável pela operação portuária com obrigações de movimentação mínima, sem a possibilidade de subcontratar tais serviços.	Agradecemos a contribuição. Entendemos que os dispositivos mencionados não estão incompatíveis entre si. Eventuais contratos de uso vigentes não precisarão estar extintos para que haja a assinatura do Contrato de Concessão. Ademais, conforme a Subcláusula 2.1.3.1 da minuta de Contrato, 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 no Contrato de Concessão. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, entende-se que a presente contribuição perdeu o objeto, pois não são previstas transferências de contrato de uso no presente escopo da modelagem.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Item 4. As mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário a serem movimentadas e armazenadas na Áre da Concessão devem estar em consonância com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (PDZ) vigente. De acordo com o documento “PDZ do Porto de Itajaí – nov/2019”, as cargas operadas no porto são: (i) cargas conteinerizadas, que correspondem a cerca de 98% da movimentação; e (ii) carga geral, operada eventualmente, o pode incluir veículos, carga fracionada - break bulk – ou carga de projeto. Considerando que o PDZ de Itajaí foi concluído em 2019, e diversas mudanças no cenário fático ocorreram desde então, com aumento de demanda por movimentação de carga geral, recomenda-se rever tais dados antes da publicação das versões finais dos documentos licitatórios, para fornecer informações atualizadas aos potenciais interessados.	Agradecemos a contribuição. Informamos que, com a atualização da data base, os dados apresentados no anexo 1 serão revistos. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, entende-se que a presente contribuição perdeu o objeto, pois não são previstas transferências de contrato de uso no presente escopo da modelagem.

Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Recomenda-se excluir o item 15, porque a cláusula 19 já regulamenta a questão por meio da alocação de riscos.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que a previsão disposta no Anexo 1 não conflita com o disposto na cláusla 19 da minuta de contrato de concessão.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Ao contrário do que faz supor o item 16, não há detalhamento das metodologias construtivas que devem ser utilizadas nos investimentos assim chamados de taxativos. São listadas apenas obrigações de resultado, níveis de serviço que devem ser alcançados. Assim, a Concessionária poderá, em qualquer caso, definir a solução técnico operacional de realização dos investimentos. o foco da atuação da concessionária é a prestação do serviço concedido no nível de qualidade exigido pela Administração Pública, sendo que os investimentos na implantação de infraestrutura são apenas meios para o atingimento de determinados resultados. É perfeitamente cabível, portanto, que a Concessionária possa escolher a forma mais eficiente de projetar, financiar, implantar, operar e manter a infraestrutura necessária para viabilizar a prestação dos serviços. Uma boa prática na modelagem dos contratos de concessão é buscar definir as obrigações da Concessionária a partir de parâmetros de desempenho, de modo a conferir à iniciativa privada o máximo de liberdade para definição das soluções de engenharia e operacionais mais eficientes para atendimento aos níveis de serviço. A contrapartida a essa liberdade de escolha da Concessionária quanto aos meios que empregará para atingir os resultados da prestação dos serviços exigidos pelo Contrato é a atribuição à Concessionária dos riscos ordinários associados a essas atividades. Nesses termos, sugere-se a alteração da cláusula, para constar o seguinte: 16. Os investimentos obrigatórios mínimos dividem-se em: (i) taxativos; e (ii) por metas de dimensionamento. Em ambos, 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.	Agradecemos a contribuição e informamos que o regramento acerca da execução dos investimentos está estabelecido na minuta de contrato e no anexo 1. Cabe lembrar que a concessão prevê a elaboração do PBI e o instituto da consulta aos usuários, adicionalmente. Dessa maneira, a contribuição não será acatada, tendo em vista que o regramento para a execução das obras depende de procedimentos mais robustos de análise por parte do poder concedente e da ANTAQ, na forma habitual do setor portuário.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	O disposto no item 32 está em contradição com o disposto no item 16, o qual afirma que a Concessionária não teria liberdade de escolha das metodologias para os investimentos taxativos. Recomenda-se excluir o item 16 para evitar dúvidas.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será parcialmente acatada no sentido de melhora na redação do item 16, a fim de esclarescer quanto ao sentido da liberdade para definição da solução técnico-operacional.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	33. Especificamente em relação à aquisição de RTGs pela Concessionária, como parte das iniciativas deste Contrato de Concessão de redução de emissão de gases poluentes pelo empreendimento, fica vedada a aquisição de RTGs movidos a diesel. Recomenda-se confirmar se os	Agradecemos a contribuição e informamos que todos os custos operacionais necessários para operação do terminal foram contemplados no Opex do projeto, entretanto, levando em consideração a evolução dos equipamentos, o item será revisitado. Ademais, dada a diretriz do Poder

		custos de operação dos RTGs elétricos foram incluídos na modelagem econômico-financeira. Verificou-se que na Seção C – Engenharia constam somente os custos de aquisição, mas na Seção D – Operacional não foram contemplados os custos de operação dessas estruturas.	Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	35. Os serviços obrigatórios relativos à operação do terminal portuário de contêineres serão remunerados por Receitas Não Tarifárias, conforme especificado no Anexo 3. O Contrato utiliza termos definidos diferentes para tratar do mesmo assunto. A remuneração decorrente da operação portuária é chamada de Preços Livres no Anexo 3. Recomenda-se uniformizar a terminologia adotada.	Agradecemos a contribuição e informamos que, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento do terminal de contêineres. Ainda, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	36. Os serviços obrigatórios relativos à operação do terminal portuário de contêineres deverão ser ofertados pela Concessionária a partir da Data de Assunção, observados: (i) os prazos de implementação do investimentos obrigatórios mínimos taxativos, de que tratam a Tabela 1; (ii) os estágios do empreendimento dos investimentos obrigatórios mínimos por metas de dimensionamento, de que tratam a Tabela 2;e (iii) o início de aplicação dos Indicadores de Desempenho, de que tratam a Seção IX.2. Apesar de já constar de forma genérica no item 2 do Anexo 1, recomenda-se confirmar que o marco inicial de contagem dos prazos é a Data de Assunção, após a transição operacional.	Agradecemos a contribuição e confirmamos o entedimento de que o marco inicial de contagem dos prazos é a Data de Assunção, após a transição operacional, se houver, conforme item 1.1.1.27 da minuta de contrato. No entanto, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perde o objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	41. O Item 2.1 da Tabela 3 representa um Bem da Concessão a ser qualificado como Bem Reversível, nos termos da Cláusula 33 do Contrato de Concessão. Em complemento à obrigação de que trata o Item 2.1 da Tabela 3, a Concessionária poderá cadastrar pátios reguladores de caminhões junto a terceiros para compor o sistema de acesso rodoviário do terminal, nos termos da solução técnica desenvolvida pela Concessionária para a prestação dos serviços obrigatórios relativos ao acesso rodoviário. Recomenda-se dar mais detalhes do que significa a expressão “cadastrar pátios reguladores de caminhões junto a terceiros”, especialmente para confirmar que a Concessionária não precisará adquirir tais pátios, sendo admitidas outras modalidades contratuais com os terceiros que possuem tais pátios.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a obrigação de aquisição é a que consta na tabela 3 do anexo 1. A inteligência do item 41 do Anexo está relacionado a natureza complementar de cadastramento de outros pátios reguladores, a fim de trazer solução mais eficiente, sendo admitida, portanto, outras modalidades contratuais para essa finalidade. No entanto, importante sublinhar, novamente, que o cadastro de pátios reguladores não se confunde com a obrigação de aquisição disposta na tabela 3, sendo essa obrigatória, enquanto o cadastramento de pátios reguladores é medida complementar e que depende da estratégia da operação da concessionária. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o

			arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Recomenda-se confirmar que a operação do sistema de acesso rodoviário de que trata o item 42 “a” se restringe ao que está dentro da Área de Concessão, sendo que fora dessa área o acesso será operado pelo Município de Itajaí ou a Administração Portuária Pública.	Agradecemos a contribuição. As atividades a serem efetivadas pela Concessionária serão realizadas na Área da Concessão, definida conforme a Subcláusula 1.1.1.6 da minuta de Contrato. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Recomenda-se confirmar que o citado pátio de triagem deverá ser exclusivo para atendimento ao terminal de contêineres, considerando que a Concessionária não deverá assumir permitir o uso para caminhões com destino à outros terminais fora da movimentação de terminais fora da área de concessão porem dentro do porto organizado. 44.1. Os pátios de triagem mencionados neste item deverão servir somente para o atendimento ao terminal de contêineres, e não outros terminais fora do Porto Organizado.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Ao contrário do que faz supor o item 45, não consta no Anexo 3 qualquer menção à cobrança pelos serviços relativos ao acesso rodoviário. Recomenda-se esclarecer e acrescentar que tais preços serão livremente determinados pela Concessionária. Adicionalmente, recomenda-se esclarecer que nem a Administração Portuária Pública, nem a ANTAQ poderão estipular cobranças adicionais de Tarifa de Acesso Terrestre, para evitar sobreposição de cobranças aos usuários, o que tornaria o acesso ao terminal mais caro e menos competitivo em comparação aos demais terminais localizados na região de Itajaí. 45. Os serviços obrigatórios relativos ao acesso rodoviário ao terminal de contêineres serão remunerados por Receitas Não Tarifárias, conforme especificado no Anexo 3, em preços livremente determinados pela Concessionária, sendo vedada a estipulação de tarifas de acesso terrestre pela ANTAQ ou pela Administração Portuária Pública.	Agradecemos a contribuição. Conforme o item 2.1.3 e 2.1.4.3 do anexo 3, existe tarifa prevista para infraestruturas operacional ou terrestre, estando essa tarifa sujeita ao mecanismo de supervisão e monitoramento, na forma do item 2.3 do Anexo. Caso a concessionária execute diretamente a operação do terminal, conforme item 3.3 do anexo, a remuneração pelo acesso rodoviário passa a ser realizado via determinação de preço pela concessionária. Quanto ao segundo item, a contribuição será acatada no sentido de prever a impossibilidade de criação de tarifas adicionais pela AP Pública ou ANTAQ. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	47. [...] Garantir a navegação de embarcações com as seguintes dimensões mínimas: 400 m (quatrocentos metros) de LOA e 61,5 m (sessenta e um metros e cinco décimos) de Boca e CMO de 14,4 m (catorze metros e quatro décimos) Não obstante ser um investimento obrigatório mínimo taxativo, recomenda-se confirmar que a Concessionária terá liberdade para definir a solução técnico-operacional que entender mais eficiente para atingir o resultado previsto neste item.	Agradecemos a contribuição. Sim. A concessionária poderá adotar livremente as soluções técnicas que julgar mais eficientes, desde que elas estejam compatíveis com as metas de navios de projeto e calado máximo operacional (CMO) previstas no Anexo I da minuta de contrato.

Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	51. As dimensões do navios-tipo previstos para frequentar a Infraestrutura de Acesso Aquaviário são os seguintes: a) para fins de CMO e traçado geométrico: até 400 m (quatrocentos metros) de LOA, 59 m (cinquenta e nove metros) de Boca e CMO de 14,4 m (catorze metros e quatro décimos); e b) para fins das intervenções nas adjacências do traçado geométrico: mínimo 400 m (quatrocentos metros) de LOA e 61,5 m (sessenta e um metros e cinco décimos) de Boca e CMO de 14,4 m (catorze metros e quatro décimos). Há uma diferença entre as dimensões mínimas das embarcações para fins de CMO e para fins de intervenções nas adjacências. No caso do CMO, a Boca deve ser de 59 m, enquanto para fins de intervenções nas adjacências, deve ser de 61,5 metros. Recomenda-se esclarecer qual o motivo dessa divergência, se houve algum erro material, ou se haveria alguma razão técnica para a dimensão mínima das embarcações ser diferente num caso e noutro.	Agradecemos a contribuição. Não se trata de erro material. As intervenções nas adjacências são aquelas relacionadas às infraestruturas de abrigo e acostagem, como molhe norte, guias correntes, espigões, píeres e dolfins. Considerando que tais intervenções são obras de vida útil mais longa, entende-se que a concessionária deve realizá-las visando as operações com as novas frotas de navios, com LOA 400m, boca 61,5m e calado de 14,4m. Embora a concessionária tenha, como metas mínimas contratuais, as operações com navios de 59m de boca, a concessionária do Porto de Itajaí também será responsável, mediante Sociedade de Propósito Específico (SPE), pela infraestrutura aquaviária, pelas tarifas dela decorrentes e por sua variabilidade, existindo um alinhamento de interesses para otimização do seu uso. Assim, entende-se que as alterações dos parâmetros da Concessão ou dos Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura podem, ainda, ser modificadas mediante Proposta Apoiada, nos termos estabelecidos na minuta de contrato.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	52. As justificativas e esclarecimentos adicionais em relação às metas de dimensionamento para os investimentos obrigatórios mínimos de que tratam as Tabelas 5 e 6 serão apresentadas na Seção V.3.1. Apesar do item V.3.1 ser tratado como explicativo, existem certos trechos que podem ser entendidos como de caráter obrigacional, como no caso da profundidade de projeto de -16m referenciado ao Nível de Redução da Diretoria de Hidrografia e Navegação - DHN. Assim, favor esclarecer se seu conteúdo é ou não de observância obrigatória pela Concessionária.	Agradecemos a contribuição. A concessionária poderá adotar livremente as soluções técnicas que julgar mais eficientes, desde que elas estejam compatíveis com as metas de navios de projeto e calado máximo operacional (CMO) previstas no Anexo I da minuta de contrato. Questões relacionadas à clareza da redação, entretanto, podem ser revisadas em versões posteriores do EVTEA, das minutas jurídicas e da matriz de responsabilidades.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Não está claro se a profundidade nominal de projeto de -16m referenciado ao Nível de Redução da Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN é uma obrigação ou somente uma explicação. Em tese, a obrigação contratual se refere somente ao CMO, o qual deve ser 13 m até o 6º ano e 14,4 metros a partir do 7º ano, sem mencionar a profundidade nominal, ou a folga bruta abaixo da quilha. Sugere-se esclarecer e ajustar a redação, a depender do caso.	Agradecemos a contribuição. A concessionária poderá adotar livremente as soluções técnicas que julgar mais eficientes, desde que elas estejam compatíveis com as metas de navios de projeto e calado máximo operacional (CMO) previstas no Anexo I da minuta de contrato. Questões relacionadas à clareza da redação, entretanto, podem ser revisadas em versões posteriores do EVTEA, das minutas jurídicas e da matriz de responsabilidades.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	A dragagem de manutenção, no âmbito da Seção D – Operacional, foi estimada considerando o DHN de -14 m até 2029 e -16 metros a partir de 2030 até 2057. Contudo, a obrigação contratual está mensurada em CMO, o qual deve ser 13 m até o 6º ano e 14,4 metros a partir do 7º ano. Favor esclarecer qual é a métrica para medir se a obrigação foi cumprida, CMO ou profundidade nominal em DHN.	Agradecemos a contribuição. A concessionária poderá adotar livremente as soluções técnicas que julgar mais eficientes, desde que elas estejam compatíveis com as metas de navios de projeto e calado máximo operacional (CMO) previstas no Anexo I da minuta de contrato. Questões relacionadas à clareza da redação, entretanto, podem ser revisadas em versões posteriores do EVTEA, das minutas jurídicas e da matriz de responsabilidades.

Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	O item 71 determina que a Concessionária deve fazer as intervenções de engenharia tendo como meta o navio tipo esperado para o porto no longo prazo, conforme item 47 do Anexo 1. Contudo, tais dimensões diferem do navio tipo esperado para o porto para fins de estipulação das metas de CMO no prazo da Concessão. Efetuando a interpretação conjunta, entende-se que a obrigação de readequação pode estar superestimada, já que tem como foco propiciar condições de expansão do acesso aquaviário no futuro, o que depende de evento futuro e incerto, qual seja, aumento de demanda do porte das embarcações. Solicita-se confirmar se esta interpretação está correta, e, em caso positivo, reavaliar a necessidade de impor nos 6 primeiros anos um investimento obrigatório mínimo para um tipo de navio que não é o esperado para o porto.	Agradecemos a contribuição. Não se trata de erro material. As intervenções nas adjacências são aquelas relacionadas às infraestruturas de abrigo e acostagem, como molhe norte, guias correntes, espigões, píeres e dolfins. Considerando que tais intervenções são obras de vida útil mais longa, entende-se que a concessionária deve realizá-las visando as operações com as novas frotas de navios, com LOA 400m, boca 61,5m e calado de 14,4m. As intervenções nas adjacências não estão superdimensionadas, apenas estão em linha com o planejamento de longo prazo do porto.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	O item 72 do Anexo 1 apresenta lista de caráter exemplificativo das intervenções nas adjacências, dentre as quais está a remoção do casco soçobrado do Navio Pallas. Paralelamente, a Tabela 6 do item 48 do mesmo anexo 1 dispõe que as intervenções nas adjacências deverão estar concluídas entre o 7º e o 35º ano do Contrato de Concessão. Ao mesmo tempo, as subcláusulas 19.1.46 e 19.2.20 do Contrato apresentam mecanismo de compartilhamento de risco referente aos custos de investimentos para remoção do casco do Navio Pallas. Há, portanto, alguma incerteza sobre quais intervenções são obrigatórias, qual o prazo de conclusão, e quais os riscos efetivamente assumidos pela Concessionária. Diante dessas dúvidas, recomenda-se esclarecer: (i) se a Concessionária deve executar todas as intervenções listadas no item 72 ou se são meramente exemplificativas; (ii) qual o prazo de conclusão de cada uma das intervenções, considerando que a Tabela 6 menciona apenas o intervalo “entre o 7º e o 35º ano”; (iii) se a remoção do casco soçobrado do Navio Pallas é opcional ou obrigatória, considerando não haver impacto relevante para as operações.	Agradecemos a contribuição. As intervenções de engenharia devem ser concluídas até o final do 6º ano do contrato (Fase de Implementação). Posteriormente, entre o 7º e o 35º ano, a concessionária deverá manter o nível de serviço alcançado após tais intervenções (Fase de manutenção do nível de serviço). A concessionária poderá adotar livremente as soluções técnicas que julgar mais eficientes, desde que elas estejam compatíveis com as metas de navios de projeto e calado máximo operacional (CMO) previstas no Anexo I da minuta de contrato.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Recomenda-se excluir do escopo da Concessão a revitalização do Molhe Norte, por se tratar de obra de natureza urbanística, com riscos elevados e complexidade técnica. Tais obras exigem uma expertise distinta daquela presente em operadores de terminais portuários, o que torna difícil a precificação do projeto e da estimativa risco-retorno pelos investidores. Essa revitalização pode ser objeto de uma contratação segregada, com a finalidade de selecionar uma empresa especializada nesse tipo de intervenção pública. Subsidiariamente, caso se	Agradecemos a contribuição. A revitalização do molhe norte não pode ser desassociada à obra de reposicionamento dessa infraestrutura de abrigo, motivo pelo qual ambas as intervenções são de responsabilidade da futura concessionária. Questões relacionadas à clareza da redação, entretanto, podem ser revisadas em versões posteriores do EVTEA, das minutas jurídicas e da matriz de responsabilidades.

		entenda pela manutenção desse escopo, sugere-se o aprimoramento redacional, porque apesar de ser um investimento obrigatório mínimo taxativo, o descrito no item 94 não fornece detalhes do projeto, sendo assim, favor confirmar que a Concessionária terá liberdade para definir a solução técnico-operacional que entender mais eficiente para atingir o resultado previsto neste item.	
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	116. Dentre os documentos obrigatórios necessários à gestão da Área da Concessão, consta o Plano de Responsabilidade Social Corporativa (PRSC). A política de qualificação profissional voltada a trabalhadores portuários avulsos (TPAs) prevista no PRSC, de que trata a Subcláusula 12.12.5 do Contrato de Concessão, terá recursos anuais mínimos previstos de R$ 191.654,87 (cento e noventa e um mil, seiscentos e cinquenta e quatro reais e oitenta e sete centavos), na data-base de abril/2022, no PRSC original. As atualizações a cada 5 (cinco) anos previstas no PRSC poderão revisar o valor previsto, considerando as seguintes variáveis: Recomendamos confirmar que os custos referentes ao cumprimento das obrigações do PRSC foram considerados na modelagem econômico-financeira.	Agradecemos a contribuição e informamos que os curstos do PRSC apresentados na contribuição foram previstos na modelagem economico-financeira. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Entendemos que existem elementos indicativos da existência de contaminações. A Seção F dos Estudos de Viabilidade informa que “Considerando que a SPI apresentou lista de ocorrências de incidentes ambientais na área do porto de 2012 a 2020, a qual inclui diversos incidentes de vazamento de óleo em solo, manchas órfãs e vazamento de produto perigoso, bem como as desconformidades com os parâmetros de referência na água subterrânea, apontadas pelos relatórios de atividades apresentados pela APM e SPI, e diante da ausência de estudos de passivos ambientais atestando a qualidade do solo e águas subterrâneas de áreas com potencial risco de exposição, há o risco de existência de áreas afetadas.? Então, tendo em vista a metodologia utilizada, verificou-se que a área de estudo analisada apresenta indícios de contaminação, sendo possível classificá-la como?Área Potencialmente Contaminada?(AP).” Nesse sentido, recomenda-se confirmar se a informação do item 120 do Anexo 1 está correta, e ajustar caso for necessário.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a informação está correta, quanto ao entendimento de que a área de estudo analisada apresenta indícios de contaminação, sendo possível remetê-la à classificação como "Área Potencialmente Contaminada". Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Contrato	Contrato nº [•]/[•]	De acordo com notícia publicada no Jornal Valor Econômico, a empresa que presta serviços de dragagem atualmente (Van Oord) não estaria recebendo pelos serviços prestados, e poderia suspender os serviços de dragagem no mês de maio. A Administração Portuária Pública articula	Agradecemos a contribuição. Informamos que o processo de revisão do estudo abrangerá uma nova data-base mais atual, incluindo nova estimativa de volume para dragagem de aprofundamento.

		a obtenção de recursos adicionais para fazer frente aos pagamentos. Recomendamos confirmar que os serviços de dragagem continuarão ocorrendo até a Data de Assunção, porque se forem suspensos, existe o risco de aumento dos custos da futura Concessionária, uma vez que o sedimento pode ficar acumulado.	
Minuta de Contrato	Contrato nº [•]/[•]	No presente projeto, optou se por uma concessão verticalizada, conjugando escopos de diversas especialidades, a saber: (i) parte das atribuições de autoridade portuária; (ii) operação portuária (movimentação e armazenagem de mercadorias); (iii) obras relevantes de dragagem para ampliação do acesso aquaviário, (iv) implantação de pátio para melhorar o acesso rodoviário ao Porto; (v) revitalização urbanística do Molhe Norte, entre outros. A modelagem do projeto também considerou a manutenção da Autoridade Portuária Pública (Município de Itajaí ou entidade municipal específica), com competências decisórias estratégicas, enquanto a iniciativa privada ficaria com funções meramente operacionais na área comum do porto. Por exemplo, quanto ao acesso aquaviário, a Autoridade Portuária Pública definirá as regras e coordenará a gestão do tráfego das embarcações, por meio da elaboração do Regulamento de Exploração do Porto (REP), enquanto a iniciativa privada será responsável pela operacionalização das regras do REP. Em igual sentido, a Autoridade Portuária Pública atuará de forma relevante na elaboração e revisão periódica quadrienal do PDZ, o qual conterá as diretrizes de desenvolvimento do Porto em longo prazo. A manutenção das funções estratégicas na Autoridade Portuária Pública incrementa o risco atribuído ao Concessionário, porque eventuais alterações do PDZ que resultem em novas obrigações, ainda que sejam passíveis de eventuais reequilíbrios contratuais, podem acrescer o perfil de risco do projeto, com a assunção de riscos extraordinários e imprevisíveis, que não podem ser precificados no momento da formulação da proposta. Portanto, este desenho da modelagem do projeto, com a manutenção da Autoridade Portuária Pública, cumulado com a alocação à Concessionária de diversas obrigações não diretamente relacionadas à operação portuária além do risco de alterações futuras no PDZ, em realidade, dificultam os cálculos de risco e retorno pelos investidores no momento da licitação. Embora se reconheça que este é um porto com dimensões relativamente pequenas, com uma única área arrendada, e que há uma relação de interdependência entre os serviços que fazem parte do escopo da Concessão, entendemos importante alertar para complexidade da	Agradecemos a contribuição e informamos que, por diretriz do Poder Concedente, a mesma será acatada no sentido de segregar os projetos.

		matriz de risco envolvida e o impacto na atratividade do projeto. Essa complexidade restringe o rol de potenciais investidores, por se tratar de um projeto com perfil de risco muito distinto do que normalmente se tem no setor portuário. Para exemplificar o contexto acima, cita-se a Nota Técnica nº 3/2024, da Assessoria Especial de Concessões da ANTAQ, divulgada nesta consulta pública, a qual adverte que "eventual obrigatoriedade de constituição de consórcio com uma empresa de dragagem ainda pode gerar distorção no momento de formulação das propostas e diminuir a atratividade do certame", bem com que "o mercado de dragagem tem reconhecida abrangência geográfica mundial e é concentrado em poucos agentes econômicos" e "essa medida restritiva pode limitar o s arranjos possíveis para as proponentes". Nesse contexto, a complexidade do escopo torna complexa a própria matriz de risco do projeto, com diversas frentes de investimento. Essa complexidade pode tornar o projeto menos atrativo e pouco competitivo, resultando em propostas menos vantajosas ao interesse público. Nesses termos, sugere-se a reestruturação do escopo do projeto, com o escopo mais restrito, focado estritamente no arrendamento portuário do terminal de contêineres. Os demais serviços poderão ser estruturados em concessão separada. Essa medida incrementará a atratividade do certame licitatório, com uma melhor distribuição de riscos entre público e privado, por meio de um modelo jurídico amplamente conhecido no mercado. Vale citar, por fim, que no caso do Porto de Paranaguá existe uma iniciativa para a concessão específica somente do canal de acesso aquaviário, que já foi objeto da Audiência Pública nº 07/2023 nesta ANTAQ (50300.008753/2023-51). A modelagem desse precedente em Paranaguá segrega numa concessão específica a gestão do canal de acesso aquaviário, sem afetar outros projetos de arrendamento dos terminais portuários locais. Essa divisão viabiliza a análise de risco pelos investidores, tendo em vista que são segmentos distintos. Os serviços não relacionados à operação portuária podem ser licitados de forma apartada, por meio de concessão comum ou patrocinada, a depender da necessidade contraprestação pública para garantir sua viabilidade. O objetivo dessa proposta é viabilizar uma contratação que reduza a complexidade das obrigações envolvidas, facilitando a compreensão e a precificação dos custos de CAPEX e OPEX pelos investidores. Nesses termos, recomendamos a reavaliação da modelagem do escopo da Concessão.	
Minuta de Edital	A presente licitação será	Entende-se que o Decreto Federal nº 7.581/2011 tem como escopo	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma foi acatada.

	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 subsidiariamente à esta licitação o disposto no Decreto nº 7.581, de 11 de outubro de 2011 (“Decreto nº 7.581/2011”), na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (“Lei nº 8.987/1995”), e na Lei nº. 14.133, de 1º de abril de 2021 (“Lei nº 14.133/2021”).	regulamentar o Regime Diferenciado de Contratações previsto na Lei Federal nº 12.462/2011. O RDC foi revogado pela Lei Federal nº 14.133/2021, razão pela qual os regulamentos do RDC foram derrogados. Por essa razão, sugere-se a exclusão do trecho.	
Minuta de Edital	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, [?].	Recomenda-se que o prazo para envio de pedidos de esclarecimento seja reduzido para 10 dias antes da entrega dos envelopes, no intuito de conferir mais tempo para que os potenciais interessados formulem perguntas sobre a documentação. “1.11. Os pedidos de esclarecimento deverão ser apresentados até o 10º (décimo) dia anterior à data da Entrega dos Documentos, por meio de e-mail enviado ao seguinte endereço eletrônico da ANTAQ, [?].””	Agradecemos a contribuição e informamos que o período para apresentação de esclarecimentos será reavaliado e será definido pelo cronograma de eventos constante no item 9.2 do Edital.
Minuta de Edital	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	Recomenda-se esclarecer que serão admitidos pedidos de esclarecimento assinados digitalmente, da mesma forma que está permitido para os demais documentos do certame, conforme item 4.1.4 do Edital.	Agradecemos a contribuição e informamos que é o entendimento é correto.

	eletrônico da ANTAQ, [?].		
Minuta de Edital	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.	Recomendamos que a regra seja alterada para permitir que os pedidos de esclarecimento sejam considerados recebidos na data de seu envio via e-mail, até as 23:59, considerando que o término do expediente as 18h não impede o recebimento de e-mails após o referido horário. Caso contrário, eventual envio após as 18h pode elevar o risco de intempestividade, diminuindo a oportunidade para que os potenciais interessados formulem questões sobre a documentação. “1.11.1 Os pedidos de esclarecimento serão considerados entregues na data e horário de seu recebimento, sendo tempestivos os esclarecimentos recebidos até as 23:59 do último dia do prazo de envio”.	Agradecemos a contribuição e informamos que os pedidos de esclarecimentos são respondidos em até três dias úteis após o recebimento. Considerando esta disposição e a necessidade de tratamento, elaboração e deliberação das respostas por parte da Comissão de Licitação, é necessário estabelecer um limite de horário para definir qual é o dia útil de recebimento da demanda. Com relação ao prazo do último dia do prazo de envio, considera-se razoável o estabelecimento do horário dentro do horário comercial.
Minuta de Edital	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.	Recomenda-se que a divulgação das respostas aos pedidos de esclarecimentos ocorra, no mínimo com 5 dias de antecedência à data de entrega das propostas, para que os licitantes tenham tempo hábil para considerar as respostas na precificação da proposta, mesmo porque tais respostas tem caráter vinculante. “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 5º (quinto) dia anterior à data da Entrega dos Documentos, passando a integrar o procedimento licitatório.”	Agradecemos a contribuição, porém informamos que os pedidos de esclarecimentos são respondidos em até três dias úteis contados da data do seu recebimento, ou seja, quanto antes o potencial proponente realizar os pedidos de esclarecimento, mais tempo terá para considerar as respostas na precificação da proposta.
Minuta de Edital	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.	Sugere-se especificar se a cópia do documento de identidade deve ou não ser autenticada, e se serão aceitos documentos de identidade nato-digitais, como a carteira nacional de habilitação disponível no aplicativo “Carteira Digital de Trânsito”. Finalmente, sugere-se a correção da referência cruzada, por se tratar do item 1.21, e não 1.17. “1.17.1. A impugnação deverá ser acompanhada de cópia simples (não autenticada) 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. Os documentos poderão ser assinados digitalmente, na forma do item 4.1.4 deste Edital, e serão aceitos documentos de identidade nato-digitais, desde que possua meio hábil para verificação da autenticidade, como link ou QR-Code”	Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que não há necessidade de autenticação da cópia do documento de identidade apresentada junto ao pedido de impugnação.
Minuta de Edital	1.17.2. As impugnações encaminhadas via correio eletrônico serão consideradas como protocoladas na data de seu	Recomenda-se esclarecer que serão admitidas impugnações assinadas digitalmente, da mesma forma que está permitido para os demais documentos do certame, conforme item 4.1.4 do Edital. Ademais, sugere-se considerar tempestivas as impugnações enviadas por e-mail até as 23:59 do último dia do prazo, considerando que o término do	Agradecemos a contribuição e informamos serão admitidos documentos assinados digitalmente e informamos que eventual impugnação deverá ser encaminhada à CPLA, e entregue em meio eletrônico, no sítio eletrônico da ANTAQ, em área própria do Leilão. Com relação ao horário, informa-se que as impungações são

	recebimento, exceto se recebidos após as 18h, hipótese em que serão consideradas protocoladas no dia útil imediatamente posterior.	expediente não interfere no recebimento de e-mails pela ANTAQ, além de ampliar o direito de impugnação pelos potenciais interessados. Finalmente, sugere-se a correção da referência cruzada, por se tratar do item 1.21, e não 1.17. “1.21.2. As impugnações poderão ser assinadas digitalmente, na forma do item 4.1.4 deste Edital, e poderão ser encaminhadas via correio eletrônico, sendo consideradas como protocoladas na data e horário de seu recebimento, e tempestivas se recebidas até as 23:59 do último dia do prazo de envio”.”	respondidos em até três dias úteis após o recebimento. Considerando esta disposição e a necessidade de tratamento, elaboração e deliberação das respostas por parte da Comissão de Licitação, é necessário estabelecer um limite de horário para definir qual é o dia útil de recebimento da demanda.
Minuta de Edital	1.23. A Comissão de Licitação deverá julgar e responder às eventuais impugnações no prazo definido pelo cronograma do item 8.2.	O cronograma contido no item 8.2 não fornece a data limite para publicação das decisões dos pedidos de impugnação. Recomenda-se a correção. Adicionalmente, os itens 1.23 e 1.23.2 estão tratando do mesmo assunto, e podem ser consolidados em um único item, para tornar a redação mais clara e objetiva. “1.23. A Comissão de Licitação deverá julgar e responder às eventuais impugnações no prazo definido pelo cronograma do item 8.2, com publicação das decisões nos sítios eletrônicos do MPOR e da ANTAQ.”	Agradecemos a contribuição e informamos que será acatada. O prazo para divulgação do resultado do julgamento dos pedidos de impugnação será definido conforme o cronograma a ser estabelecido no cronograma de eventos do Edital. Com relação à sugestão de redação, considera-se que a redação atual dos itens não traz prejuízo ao entendimento dos interessados.
Minuta de Edital	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.	Sugere-se a supressão do item 1.29.1, porque pode haver discussão sobre a obrigatoriedade ou não de publicação de comunicados ou de alterações do Edital no Diário Oficial da União, principalmente ao se considerar que a avaliação se impacta ou não a formulação de propostas é passível de divergências. Desse modo, a publicação de toda e qualquer comunicação ou alteração no Diário Oficial da União incrementa a segurança jurídica e reduz o risco de questionamentos do processo licitatório. Finalmente, a publicação no Diário Oficial da União facilita a contagem dos prazos, considerando que a publicação no sítio eletrônico pode ocorrer em horários diversos, o que na prática reduz os prazos de análise dos potenciais interessados.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada, uma vez que a redação atual não traz prejuízo ao entendimento dos interessados e é coerente com o procedimento adotado em todos os leiloes realizados pela ANTAQ nos últimos anos.
Minuta de Edital	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	Recomenda-se que a regra seja revisada para considerar que serão consideradas premissas vinculantes aquelas relacionadas às licenças ambientais, ou outras licenças necessárias para a operação dos serviços concedidos. O principal objetivo da regra do caráter referencial é, tanto quanto possível, permitir aos licitantes que avaliem amplamente todas as condições pertinentes ao projeto, de modo que reflitam nas propostas a serem apresentadas no processo competitivo da licitação a eficiência com a qual esperam executar o contrato. Contudo, para os dados e materiais em relação aos quais é materialmente inviável a realização dos estudos pelos licitantes, deixa de ser possível promover a eficiência e a seleção da proposta mais vantajosa por meio da competição. Nesses casos, devem ser	Agradecemos a contribuição e informamos que ela não será acatada, uma vez que o item 1.32 do edital é claro no sentido de que as proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do porto organizado.

	apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.	valorizados outros objetivos das licitações públicas: a justa competição e o tratamento isonômico entre os licitantes, que devem formular suas propostas a partir dos dados fáticos já conhecidos. Nesses termos, em relação às licenças, permissões, autorizações e alvarás necessários para a operação, entende-se que as informações dos estudos devem ser consideradas vinculantes, porque os licitantes não possuem tempo hábil para efetuar uma auditoria jurídica exaustiva e aprofundada. Nesses termos, sugere-se a seguinte redação: “1.31.Com exceção das informações relativas às licenças, permissões, autorizações e alvarás necessários para a operação, as demais 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.”	
Minuta de Edital	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.	Recomenda-se aumentar o percentual mínimo de participação no consórcio do Operador de Terminal Portuário de Contêineres para 51%, porque a exigência de que os licitantes tenham o mínimo de conhecimento prévio no setor de terminais de contêineres é medida indispensável para conferir maior segurança jurídica à contratação da Concessão. Esta participação mínima garantirá que consórcio possui aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível em características do objeto da licitação.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a definição do percentual no consórcio do Operador de Terminal Portuário de Conteineres foi referendada durante a auditoria já realizada pelo TCU, conforme depreende-se do seguinte trecho do TC 039.017/2021-4-Plenário: "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) opõese 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 conteinerizada 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 conteinerizadas 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." Assim, cabe salientar que a obrigação de 15% não é justa e aderente ao objeto, uma vez que garante a participação de um Operador com expertise no capital social da concessionária em percentual relevante, sem trazer riscos a concorrencia no momento do leilão e garantindo a presença de um Operador com participação mínima relevante na gestão da concessionária. Dessa forma, a contribuição não será acatada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Edital	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;	Com base no artigo 15, §5º, da Lei Federal nº 14.133/2021, recomenda-se que a regra seja alterada para permitir a substituição de consorciada após a entrega dos envelopes, mediante expressa autorização da entidade contratante, condicionada à comprovação de que a nova empresa do consórcio possui, no mínimo, os mesmos quantitativos para efeito de habilitação técnica e os mesmos valores para efeito de qualificação econômico-financeira apresentados pela empresa substituída para fins de habilitação do consórcio no processo licitatório. Essa medida trará maior flexibilidade a aumentará a competitividade no âmbito do processo licitatório, garantindo a seleção da proposta mais vantajosa à Administração Pública.	Agradecemos a contribuição, porém, embora a Lei 14.133/2021 faculte esta possibilidade, o entendimento é que tal substiuição, inclusão, retirada ou exclusão de consorciadas entre a entrega de documentos e a assinatura do contrato de concessão poderá ter impactos negativos em termos de competição do leilão.

Minuta de Edital	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	Para tornar a regra mais clara aos potenciais interessados, recomenda-se fornecer uma listagem das empresas que possuem 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, por se tratar de informação relevante para a avaliação do impedimento pelos potenciais interessados.	Agradecemos a contribuição e informamos que essa informação pode ser obtida no site da ANTAQ (https://www.gov.br/antaq/pt-br).
Minuta de Edital	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.	Recomenda-se esclarecer, no item 4.1, que os documentos nato-digitais, isto é, aqueles que são extraídos de sítios eletrônicos oficiais de entidades públicas (por exemplo, fichas cadastrais extraídas do site da Comissão de Valores Imobiliários, comprovantes de inscrição de contribuinte extraídos dos sites das Secretarias da Fazenda estaduais e municipais, entre outros), não precisarão ser apresentados em cópia autenticada, porque sua natureza digital os torna originais. Nesse sentido, a Lei Federal nº 13.726 dispõe em seu artigo 3º, II, que na relação entre os poderes da União, Estado e Municípios e o cidadão, é dispensada a exigência de autenticação de cópia de documento, cabendo ao agente administrativo, mediante a comparação entre o original e a cópia, atestar a autenticidade. Esse esclarecimento é necessário para evitar divergência interpretativa entre os potenciais interessados, e preservar a segurança jurídica do processo licitatório.	Agradecemos a contribuição. O entendimento está correto. Os documentos nato-digitais exemplificados no questionamento não precisarão ser apresentados em cópia autenticada.
Minuta de Edital	4.6. A outorga de poderes de representação aos Representantes Credenciados dar-se-á:	Em relação ao item 4.6, 4.6.1 e 4.6.3, sugerem-se as seguintes melhorias: (i) a retirada da necessidade de reconhecimento de firma da procuração que outorga poderes ao Representante Credenciado. Trata-se de uma providência desnecessária considerando que a Lei Federal nº 13.726 dispõe em seu artigo 3º, II, que na relação entre os poderes da União, Estado e Municípios e o cidadão, é dispensada a exigência de reconhecimento de firma, devendo o agente administrativo, confrontando a assinatura com aquela constante do documento de identidade do signatário, ou estando este presente e assinando o documento diante do agente, lavrar sua autenticidade no próprio documento. E (ii) o esclarecimento de que serão aceitas assinaturas digitais, as quais evidentemente não precisam ter firma reconhecida, respeitando-se o item 4.1.4 do Edital.	Agradecemos a contribuição. Quanto as assinaturas digitais, entende-se que o Edital já trata das hipóteses e formas de sua utilização. Quanto ao reconhecimento de firma, entende-se como necessária a previsão do Edital, a fim de trazer maior segurança ao certame, pois, embora haja a previsão legal destacada, seria muito improdutiva e insegura a realização do referido reconhecimento pelos agentes da Comissão durante uma sessão pública de leilão.
Minuta de Edital	4.10. O contrato de intermediação entre o Participante	Sugerem-se as seguintes melhorias: (i) a retirada da necessidade de reconhecimento de firma da procuração que outorga poderes ao Representante	Agradecemos a contribuição. Quanto as assinaturas digitais, entende-se que o Edital já trata das hipóteses e formas de sua utilização. Quanto ao

	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.	Credenciado. Trata-se de uma providência desnecessária considerando que a Lei Federal nº 13.726 dispõe em seu artigo 3º, II, que na relação entre os poderes da União, Estado e Municípios e o cidadão, é dispensada a exigência de reconhecimento de firma, devendo o agente administrativo, confrontando a assinatura com aquela constante do documento de identidade do signatário, ou estando este presente e assinando o documento diante do agente, lavrar sua autenticidade no próprio documento. E (ii) o esclarecimento de que serão aceitas assinaturas digitais, as quais evidentemente não precisam ter firma reconhecida, respeitando-se o item 4.1.4 do Edital.	reconhecimento de firma, entende-se como necessária a previsão do Edital, a fim de trazer maior segurança ao certame, pois, embora haja a previsão legal destacada, seria muito improdutiva e insegura a realização do referido reconhecimento pelos agentes da Comissão durante uma sessão pública de leilão.
Minuta de Edital	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.	O item 4.20 obriga a renovação da validade da proposta econômica por uma única vez, em caso de atraso na assinatura do Contrato de Concessão após a homologação e adjudicação. Essa prática equivale a dobrar o prazo de validade da proposta (dos 180 dias previstos no item 4.18. para 360 dias) independentemente da vontade do Proponente. Trata-se de um ônus desarrazoado e desproporcional aos potenciais licitantes, considerando que o contexto econômico pode ser substancialmente alterado no período de 360 dias. Nesse sentido, sugere-se que a modificação do item 4.20, tornando a renovação da proposta facultativa, sem qualquer aplicação de penalidade, especialmente quando o licitante vencedor não deu causa ao atraso. “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 terá a faculdade de 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.”	Agradecemos a contribuição e informamos que o prazo de validade da proposta econômica foi alterado para 1 ano. Assim, cabe ao interessado avaliar as condições do Edital no momento de apresentação da proposta. Portanto a contribuição não será acatada.
Minuta de 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.	A Circular SUSEP nº 662/2022 alterou de forma significativa a regulação aplicável às apólices de seguro-garantia, revogando a antiga Circular SUSEP nº 477/2013. Uma relevante mudança regulatória foi a exclusão das condições contratuais padronizadas, com valorização da liberdade contratual e fomento à criação de novos clausulados. Nesse sentido, para tornar mais claros os parâmetros de negociação entre os potenciais licitantes, recomenda-se citar quais são as excludentes admitidas para a as apólices de seguro-garantia.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada no seguinte sentido: "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 outras situações devidamente descritas nas condições contratuais do seguro, desde que com anuência do Poder Concedente, considerando-se risco excluído: I - a inadimplência de obrigações garantidas decorrente de atos ou fatos de responsabilidade do segurado que tenham contribuído de forma determinante para ocorrência do sinistro; ou II - a inadimplência de obrigações do objeto principal que não sejam de responsabilidade do tomador."

Minuta de Edital	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.	O conteúdo do item 4.41 do Edital está repetido, com palavras diferentes, no item 5.9 do Edital. Recomenda-se manter somente um desses itens.	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada.
Minuta de Edital	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:	Recomenda-se a exclusão da cláusula 4.43.2, porque a apresentação de documentos em desconformidade com o Edital não necessariamente decorre de dolo ou má-fé do licitante, podendo haver divergências interpretativas a respeito da suficiência e da adequação do documento apresentado para cumprir determinada exigência do Edital. Nesses casos, a consequência jurídica deve ser somente inabilitação ou desclassificação, sem aplicação de execução da garantia de proposta.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada na seguinte forma: "4.49.2. apresentação, pela Proponente, de documentos em desconformidade com o estabelecido neste Edital, ressalvadas as hipóteses contidas no item 2.3.2, em casos de cometimento de fraude que versa o item 4.49.9;"
Minuta de Edital	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	Nos termos dos itens 5.28 e 9.1.2 do Edital, o valor da multa estará limitado ao valor de 1% do valor do Contrato de Concessão, o que está de acordo com o valor da a Garantia da Proposta. Nesse sentido, os itens 4.43.10 e 9.3 estão em clara dissonância com as demais disposições do Edital e acaba por trazer insegurança jurídica às Licitantes, razão pela qual sugerimos a sua exclusão. Ainda, a precificação ex ante dos danos passíveis de ressarcimento (diretos ou indiretos) e a estipulação de multas compensatórias (que abranjam perdas e danos) são medidas essenciais para garantir a transparência da atuação administrativa, a ampliação da segurança jurídica e previsibilidade dos licitantes e a consequente redução dos custos de transação envolvidos na contratação, o que pode gerar, inclusive, propostas mais vantajosas para a Administração Pública	Agradecemos a contribuição. Entendemos que os subitems 4.43 e 9.3 não estão em dissonância com as demais disposições do Edital. O subitem 4.43.10 estabelece que a garantia de proposta poderá ser executada, por exemplo, na hipótese de cobertura de multas, penalidades, remuneração da B3 e indenizações eventualmente devidas à ANTAQ. Já o subitem 5.28 traz uma situação específica, que é a inabilitação da Proponentes vencedora do Leilão, caso em que a Garantia da Proposta será integralmente executada. O subitem 9.3 dispõe que, caso os danos causados superem o valor da garantia da propoposta, a Proponente ou Adjudicatária responderá pela indenização suplementar, o que nada conflita com os demais dispositivos do edital. O valor exato de execução da garantia de proposta ou das demais multas dependerá de análise do caso concreto.
Minuta de Edital	4.47.6. Para todas as Proponentes, individuais ou em Consórcio, Termo de Compromisso de Constituição de	Em primeiro lugar, como recomendação principal, requer-se a exclusão do escopo de gestão do acesso aquaviário e dragagem, para que o projeto seja somente de delegação da gestão do terminal de contêineres. O objetivo	Agradecemos a contribuição e informamos que, por diretriz do Poder Concedente, será acatada no sentido de segregação dos projetos

	Sociedade de Propósito Específico, público ou particular, contendo compromisso de constituição de subsidiária, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, e composta de, ao menos, uma empresa de dragagem, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10.	dessa proposta é viabilizar uma contratação que reduza a complexidade das obrigações envolvidas, facilitando a compreensão e a precificação dos custos de CAPEX e OPEX pelos investidores. O escopo de dragagem e gestão do acesso aquaviário podem ser objeto de contrato específico, porque a junção de atividades tecnicamente distintas incrementa os ricos técnicos e operacionais do projeto. Subsidiariamente, caso se entenda por manter o escopo atual, solicita-se a exclusão da obrigação de apresentar termo de compromisso de constituição de subsidiária composta de ao menos uma empresa de dragagem, porque (i) não há no Edital critério objetivo, como experiência mínima, para qualificar uma empresa como “empresa de dragagem”, o que abriria margem para a participação de empresas diversas sem a necessária qualificação para exercer tal atividade; (ii) trata-se de um critério que restringe a competição e reduz a atratividade do projeto, porque existem poucas empresas de dragagem no mercado. Nesse sentido, entende-se que a empresa de dragagem pode ser objeto de subcontratação ou outros tipos de vínculo contratual, sem necessariamente haver participação societária. Em terceiro lugar, sugere-se que o Contrato estipule a obrigatoriedade de a empresa de dragagem a ser subcontratada possuir prova de experiência mínima, baseado em metros cúbicos de sedimento removido, devendo tal requisito ser cumprido no início da execução contratual.	
Minuta de Edital	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.	O item 5.6 está com redação idêntica ao 4.1.4. Recomenda-se manter somente um dos itens.	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada.
Minuta de Edital	5.17. Participarão do Leilão em viva-voz as	De acordo com o item 5.17, a classificação para a fase de lances depende de pelo menos uma das	Agradecemos a contribuição e informamos que o entendimento está correto. Entretanto, dada a diretriz do

	Proponentes classificadas cuja oferta atenda a pelo menos uma das seguintes condições:	condições: (i) estar entre as 3 maiores ofertas e (ii) ser igual ou superior a 90% do valor apresentado pelo Proponente que fez a maior oferta. Assim, entende-se que os requisitos não são cumulativos, e se somente 3 empresas apresentarem proposta, a fase de lances ocorreria mesmo se a diferença entre as propostas for superior ao que determina o 5.17.2. Favor confirmar se está correto o entendimento.	Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, as regras de participação no leilão foram redefinidas em linha com as regras propostas para a concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, cujo conteúdo já passou por consulta pública e auditoria do TCU.
Minuta de Edital	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;	Recomenda-se definir previamente o intervalo mínimo entre lances e o tempo máximo entre lances, para reduzir a discricionariedade do Diretor da Sessão Pública e facilitar a preparação das proponentes, o que conferirá maior celeridade e previsibilidade ao certame licitatório.	Agradecemos a contribuição e informamos que a definição do intervalo mínimo entre lances e o tempo máximo faz parte da dinâmica do leilão e sua definição pelo Diretor não traz quaisquer prejuízos ao certame.
Minuta de Edital	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 13, contendo a oferta vencedora.	Recomenda-se confirmar que a assinatura da ratificação constante do Anexo 13 pode ser feita pelo Representante Credenciado, tal como nas outras declarações. Adicionalmente, esclarecer que tal documento não precisará ser preparado pelos licitantes previamente, sendo de responsabilidade da Comissão de Licitação.	Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que a assinatura deverá ser realizada pelo representante credenciado do proponente e não há a necessidade de preparo prévio do documento por parte do proponente.
Minuta de Edital	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.	A aplicação de penalidade de multa em caso de inabilitação, no valor integral da garantia de proposta, se mostra desproporcional e desarrazoada. Trata-se de uma apólice de valor elevado (R$ 75 milhões de reais), valor este muito superior ao prejuízo eventualmente incorrido para se organizar novo certame licitatório. Ademais, o seguro-garantia é um tipo de seguro de dano, pautado pela premissa de que o segurado não poderá receber mais do que aquilo que perdeu. Dito de outro modo, a indenização não pode ultrapassar o valor dos prejuízos apurados. O valor integral das Apólices só pode ser pago se houver a comprovação do prejuízo correspondente. Noutros termos, se a materialização de um sinistro significar o incremento patrimonial do segurado, o próprio instituto do seguro poderia ter sua finalidade questionada. Essa possibilidade, admitida apenas para argumentação, geraria um incentivo econômico deletério: os segurados	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada, pois, trata-se de mecanismo de proteção aos objetivos precípuos do leilão. Ressalta-se que tal execução seria conduzia em processo administrativo, garantidos os direitos de ampla defesa e contraditório.

		buscariam defeitos irrelevantes nos documentos de proposta apresentados, de modo a justificar execuções de apólices com fins meramente arrecadatórios. Distintamente dos seguros pessoais, em que não se investiga a proporção do prejuízo sofrido, no seguro de dano a soma indicada na apólice serve apenas para fixar o limite máximo de responsabilidade do segurador. As falhas na formulação de propostas em certames licitatórios não geram, por si, riscos de dano ao patrimônio, tendo em vista que podem ser convocadas as segundas colocadas. Por tais razões, sugere-se a exclusão do item.	
Minuta de Edital	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.	Embora a fase recursal única contribua para a celeridade do certame licitatório na maior parte dos casos, entende-se que pode não ser a mais eficiente em relação ao Volume 1, que traz a garantia de proposta. Isto porque se a empresa tiver sua garantia rejeitada, não terá a proposta econômica aberta. Na sequência, se a decisão for revertida em recurso, será necessário agendar nova sessão pública, porque novos lances poderão ser apresentados. Por tal razão, recomenda-se que a fase recursal do Volume 1 seja antecipado para antes da sessão pública de abertura da proposta econômica, se alguma licitante não tiver sua garantia aceita.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada, uma vez que se houver alguma imprecisão sanável na garantia de proposta, esta será feita em diligência específica em tempo hábil antes da sessão pública.
Minuta de Edital	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.	A intenção de recorrer é uma inovação para esse tipo de certame licitatório, conforme artigo 165, §1º, I, da Lei Federal nº 14.133/2021. Porém, o disposto no item 5.30.1 não está compatível com a sistemática do certame prevista nos itens 5.9 e 5.10, nem com o cronograma previsto no item 8.2. Isto porque o resultado da análise do Volume 1 (Garantia de Proposta) não é divulgado no âmbito de uma sessão pública, mas sim por meio de um comunicado disponibilizado no sítio eletrônico do certame licitatório. Da mesma forma, de acordo com o item 5.24, os Documentos de Habilitação serão analisados em ambiente reservado, com posterior divulgação da decisão. Por isso, seria inviável manifestar a intenção de recorrer “imediatamente após o término de cada sessão”. Diante de tais incongruências, recomenda-se (i) fixar um prazo temporal objetivo e de fácil aferição, para evitar controvérsias sobre o que significa ”imediatamente”; e (ii) estabelecer que as intenções de recorrer do Volume 1 (Garantia de Proposta) e do Volume 3 (Habilitação) tenham seus marcos iniciais de prazo contados a partir a divulgação da decisão no sítio eletrônico do certame, ou publicação no Diário Oficial da União, e não da sessão, porque não haverá uma sessão para tais envelopes.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada no sentido de reformular a previsão.

Minuta de Edital	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.	A expressão “ata de julgamento da licitação” não é tecnicamente precisa, porque pode gerar dúvida se faz referência ao julgamento das propostas comerciais ou ao julgamento da habilitação. Considerando a sistemática do certame licitatório, entende-se que a renúncia ao direito de recorrer só ocorre plenamente após o julgamento da habilitação, em razão da necessidade de apresentar a intenção de recorrer, conforme item 5.30.1.	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada no sentido de reformular a previsão.
Minuta de Edital	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;	Considerando a magnitude das obrigações financeiras de investimento envolvidas na fase inicial do Contrato de Concessão, bem como o fato de haver previsão de outras obrigações que implicam no comprometimento de caixa, como garantia de proposta, garantia de execução, pagamento de outorga, pagamento de indenizações aos arrendatários anteriores, sugere-se a criação de um cronograma escalonado para aporte do capital social mínimo, com aumento gradativo anual, até o 10º ano do Contrato, a contar da Data de Assunção, de forma proporcional às fases de expansão do CAPEX. Essa regra já foi prevista nos projetos de concessão dos serviços de saneamento básico no Estado do Rio de Janeiro, e não houve qualquer comprometimento da seriedade dos proponentes. 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 10% do capital social mínimo previsto no Contrato de Concessão.	Agradecemos a contirbuição. A priori, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta a seguir englobe toda a contribuição, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno. Informamos que os valores de Capital Social Mínimo será reduzido para se adequar a segregação do projeto, porém, mantendo níveis compatíveis com os investimentos remanescentes. Afora isso, será considerada regra de escalonamento. Assim, entende-se parcialmente acatada.
Minuta de Contrato	1.1.1.66. Receita Não Tarifária: Receita da Concessionária oriunda da exploração de Áreas Afetas às Operações Portuárias, bem como de quaisquer Atividades ou serviços que não sejam remunerados por Tarifas;	Inicialmente, recomenda-se esclarecer que todo e qualquer valor ser cobrado pela concessionária em função das operações do terminal de contêineres deve ser de natureza "preço livre", os quais não estão sujeitos aos mecanismos de supervisão e monitoramento. Isto porque a liberdade de preço na atividade de operação portuária é uma diretriz contida no artigo 3º, VI, da Lei Federal n. 12.815/2013, sendo importante não haver assimetrias concorrenciais/regulatórias em desfavor da concessionária diante de Portonave, Itapoá, etc., e assim bem cumprir os interesse público em ofertar serviços de ponta em condições equânimes de	Agradecemos a contribuição e informamos que será acatada no sentido de melhorar o entendimento acerca da cobrança pela prestação dos serviços portuários e as hipóteses de incidência das tarifas. Em verdade, no caso de exploração direta da prestação dos serviços portuários pela concessionária, não será aplicável a cobrança das tarifas 2.1.3.2, 2.1.3.3 e 2.1.3.4, uma vez que as infraestruturas e a operação dessas infraestruturas será conteplada na forma do preço livre a ser praticado pela concessionária, aos moldes da Resolução Normativa ANTAQ nº 34, de 19 de agosto de 2019. Ademais, dada a diretriz do Poder

		mercado. O objetivo dessa proposta é esclarecer que a operação portuária é executada com maior eficiência num regime de liberdade de preço. Nesse sentido, também é importante clarificar que o item 2.1.3.2, 2.1.3.3 e 2.1.3.4 só serão considerados tarifas até o final da fase de transição tarifária, sendo posteriormente considerados preços livres. Por fim, alerta-se que palavra tarifas, quando escrita isoladamente, não é termo definido. Recomenda-se ajustar para Tarifas Portuárias.	Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	2.1.3. A Operação Portuária integra as Atividades a serem realizadas pela Concessionária.	Entende-se que as subcláusulas 2.1.3 e 2.1.4.3 estão contraditórias entre si. A cláusula 2.1.3 permite a contratação de terceiros para explorar instalações portuárias de titularidade da Concessionária, especialmente se a instalação estiver operando aquém de sua capacidade estática ou dinâmica e se houver justificativa operacional. De outro lado, a subcláusula 2.1.4.3 veda a cessão onerosa de áreas e infraestruturas localizadas na Área de Concessão, o que acabaria por inviabilizar a permissão da cláusula antecedente. Nesse sentido, recomenda-se excluir a cláusula 2.1.4.3, ou incluir ressalva para evitar divergências de interpretação.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que não há divergência de interpretação, uma vez que a cláusula 2.1.3 permite que a operação seja realizada por Operador Portuário, no que diz respeito a prestação do serviço de operação portuária. Já a cláusula 2.1.4.3 veda a cessão onerosa de áreas. Ou seja, a operação portuária que trata o item 2.1.3 trata-se de prestação de serviço, mediante contrato para essa finalidade, sem a cessão onerosa da área a terceiro. Ou seja, a permissão dada pela cláusula 2.1.3 se limita a prestação do serviço, não havendo permissão para a cessão onerosa de área ao terceiro. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	2. Objeto	Embora já conste no item 6 do Anexo 1, para tornar mais claro o escopo contratual, recomenda-se inserir expressamente que não fará parte do objeto da Concessão a exploração do terminal de passageiros, da mesma forma trazida na cláusula 3.1, que versa sobre a área da Concessão. Adicionalmente, recomenda-se esclarecer que nenhum investimento no Terminal de passageiros deve ser realizado, uma vez que não fará parte a Concessão a exploração do terminal de passageiros. Nesse sentido, entende-se relevante esclarecer no objeto contratual que todos os itens relativos ao terminal de passageiros devem estar excluídos, exceto a remoção do dolfim de amarração oeste e a execução de um novo dolfim de amarração. “2.[-]. Não faz parte do objeto deste Contrato a exploração do terminal de passageiros.” Entendemos que nenhum investimento no Terminal de passageiros deve ser realizado, uma vez que não fará parte a Concessão a exploração do terminal de passageiros. Recomenda-se deixar claro no objeto contratual que todos os itens relativos ao terminal de passageiros devem estar exclusos, exceto a remoção do dolfim de amarração oeste e a execução de um novo dolfim de amarração.	Agradecemos a contribuição. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto. Quanto a exploração do terminal de passagerios, caso venha a ser construído, cabera a Autoridade Portuária Pública definir sua forma de exploração, dentro das possibilidades legais e regulamentares.
Minuta de Contrato	3.1. A Área da Concessão corresponde a	Para dar mais clareza em relação à Área da Concessão e suas exclusões, recomenda-se fazer referência ao item	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a definição constante na Subcláusula mencionada está

	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.	8.2 do Anexo 8, o qual fornece a lista das áreas que não estarão sob gestão da Concessionária, permanecendo com a Administração Portuária Pública. "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 aquelas elencadas no item 8.2 do Anexo 8. "	adequada. O trecho "exceto as destinadas a movimentação de passageiros ou que tenham sua gestão atribuída à Administração Portuária Pública" é mais abrangente do que a lista prevista no item 8.2 do Anexo 8. Nesse sentido, a área da concessão não inclui as áreas constantes no item 8.2 do Anexo 8, mas também não inclui eventuais áreas, que vierem a ser futuramente definidas, destinadas a movimentação de passageiros ou que tenham sua gestão atribuída à Administração Portuária Pública. Portanto, a proposta não será acatada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	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.	Ao contrário do que sugere o texto da cláusula 3.1.1, o Anexo 8 não traz “demais hipóteses” de alteração da Área da Concessão, razão pela qual se entende que essa referência deve ser excluída.	Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula foi revista e atualizada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	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.	Considerando que: (1) a alteração da Área da Concessão ou do PDZ pode trazer custos extraordinários e alterar premissas importantes do escopo do projeto; (2) diversos requerimentos de reequilíbrio em favor da Concessionária envolvem temas de alta complexidade, cuja apreciação pode demandar longo tempo de tramitação processual, voltados à mensuração definitiva do montante do desequilíbrio econômico-financeiro e das correspondentes medidas para a recomposição contratual; (3) o decurso do tempo da situação de desequilíbrio econômico-financeiro pode gerar impactos prejudiciais ao interesse público, com a elevação do valor do desequilíbrio contratual, além de potencial comprometimento de indicadores financeiros das concessionárias de serviços públicos; recomenda-se: (i) listar quais as hipóteses específicas que não ensejam Revisão Extraordinária em favor da Concessionária, em substituição à referência genérica ao Anexo 1, que não traz tais hipóteses; (ii) que o contrato preveja mecanismos céleres e específicos de aplicação de medidas cautelares de mitigação de desequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, com procedimento que dure no máximo 45 dias, nos casos de potencial comprometimento da continuidade da	Agradecemos a contriubição e informamos que o setor portuário conta com procedimentos e mecanismos próprios de revisões extraordinárias de contratos de concessão e de arrendamentos portuários, não sendo regulados diretamente pela presente minuta do contrato de concessão, em particular a Portaria MINFRA n.º 530, de 13 de agosto de 2019, e o Manual de Procedimentos de Análise de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da ANTAQ.

		prestação de serviços ou da solvência da futura concessionária, caracterizado pelo risco de (ii.a) descumprimento iminente de cronogramas de investimento; (ii.b) de vencimento antecipado ou aceleração do vencimento nos financiamentos contratados; ou (ii.c) quando a proximidade do encerramento do prazo de vigência da concessão indicar a subsistência de saldo regulatório ao final do contrato; ou (ii.d) quando restar identificada, no ano contratual corrente ou no subsequente, a geração de fluxo de caixa livre negativo, tendo em vista a expectativa de geração de caixa da concessão, a integralização prevista de capital social da concessionária e a perspectiva de liberação de recursos de financiamentos já contratados. Como referência, cita-se a Resolução nº SPI nº 19, de 29 de maio de 2023, da Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo, que previu mecanismo semelhante. Por fim, solicita-se que, nos casos tratados nessa contribuição, não seja aplicado o limite da cl. 24.1.1.	
Minuta de Contrato	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).	As estatísticas de movimentações e demandas contidas na Seção B – Estudos de Mercado não incorporam estatísticas de restow. Entendemos que não seria adequado estipular cobrança de valores variáveis sobre movimentações ineficientes, inerentes à operação portuária, e que não necessariamente geram receitas associadas	Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula é clara quanto a insidência de cobrança sobre as movimentações de restow. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

Minuta de Contrato	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:	Recomenda-se incluir prazo para que o Poder Concedente possa manifestar sua discordância em relação ao valor pago a título de contribuição variável, após o qual não será mais possível apresentar correções ou objeções. Tal alteração busca trazer mais segurança jurídica e previsibilidade para a atuação do Poder Concedente, evitando decisões inesperadas de revisão de situações consolidadas no tempo. “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; b) ouça a ANTAQ; c) a manifestação de discordância seja encaminhada no prazo de 15 (quinze) dias a contar do pagamento da contribuição variável, sendo que após tal prazo o silêncio do Poder Concedente será considerado anuência tácita.”	Agradecemos a contribuição e informamos que o rito procedimental da administração pública garante o contraditório e a manifestação da concessionária no âmbito do processo administrativo. Ainda, não seria prudente o estabelecimento de prazo, uma vez que se faz necessário a análise de casos concretos que podem ter diferentes níveis de complexidade, não cabendo uma anuência tácita a matéria.
Minuta de Contrato	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.	Como regra, a garantia de execução só pode ser executada se houver inadimplemento da Concessionária, ou perda de prazo para pagamento de determinada obrigação. No caso, sendo uma correção de cálculo da contribuição variável, entende-se que tais correções não necessariamente decorrem de conduta dolosa ou má-fé da Concessionária, razão pela qual deve ser dada oportunidade de pagamento voluntário, deixando a excussão da garantia contratual como última hipótese. "6.2.1.7. Ao final do processo administrativo para averiguação dos fatos, a complementação de pagamentos poderá se dar por meio de cobrança específica, e caso esta não for paga, por meio da execução da Garantia de Execução Contratual".	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma será acatada.
Minuta de Contrato	6.4.4. A 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:	Recomenda-se incluir prazo para que a Administração Portuária Pública possa manifestar sua discordância em relação ao valor pago a título de contribuição variável, após o qual não será mais possível apresentar correções ou objeções. Tal alteração busca trazer mais segurança jurídica e previsibilidade para a atuação pública, evitando decisões inesperadas de revisão de situações consolidadas no tempo. "[-].[-]. A 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; b) ouça a ANTAQ; c) a manifestação de discordância seja encaminhada no prazo de 15 (quinze) dias a contar do pagamento da contribuição variável, sendo que após tal prazo o silêncio da Administração Portuária Pública será considerado anuência tácita .”	Agradecemos a contribuição. Entende-se que não seria prudente o estabelecimento de prazo, uma vez que se faz necessário a análise de casos concretos que podem ter diferentes níveis de complexidade, não cabendo uma anuência tácita a matéria.

Minuta de Contrato	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.	Favor corrigir a referência cruzada, para a subcláusula 6.6.	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada.
Minuta de Contrato	7.1. Compete à Administração Portuária Pública elaborar proposta de PDZ, ouvida a Concessionária, apresentando revisões periódicas a cada 4 (quatro) anos, e submetê-las ao Poder Concedente, observado o Plano Nacional de Logística, o Plano Setorial Portuário, o Plano Mestre da região, as diretrizes do Poder Concedente e os direitos e competências da Concessionária dispostos no presente Contrato de Concessão, especialmente no que diz respeito a Área da Concessão.	A previsão da cláusula 7.1 acaba conferindo ampla margem de discricionariedade para o Poder Concedente e a Autoridade Portuária Pública criarem novas obrigações à Concessionária em futuras modificações do PDZ, ocasionando um risco elevado, imprevisível e não gerenciável, à futura Concessionária. As alterações do PDZ podem vir a incluir, por exemplo, a construção ou operação de terminais com outros perfis de carga, o que seria uma transfiguração do objeto da contratação, vedada pelo artigo 126 da Lei Federal n. 14.133. Recomenda-se alterar a subcláusula para especificar que quaisquer alterações no PDZ que venham a acrescentar ou aumentar as obrigações de investimento, o custo operacional outros custos de qualquer natureza, da Concessionária ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em referência às subcláusulas 19.2.3, 19.2.13 e 19.2.14. “7.1. Compete à Administração Portuária Pública elaborar proposta de PDZ, ouvida a Concessionária, apresentando revisões periódicas a cada 4 (quatro) anos, e submetê-las ao Poder Concedente, observado o Plano Nacional de Logística, o Plano Setorial Portuário, o Plano Mestre da região, as diretrizes do Poder Concedente e os direitos e competências da Concessionária dispostos no presente Contrato de Concessão, especialmente no que diz respeito a Área da Concessão. 7.1.[-]. Não serão permitidas as alterações de PDZ que imponham obrigações à Concessionária no sentido de desnaturar o objeto deste CONTRATO, sendo vedada a inclusão de obrigação de construção e/ou operação de outros terminais com outros perfis de carga. 7.1.[-]. A Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro, inclusive de forma cautelar, em caso de alterações no PDZ que resultem em acréscimo de quaisquer custos de investimentos, operacionais ou outros custos extraordinários, observadas as subcláusulas 19.2.3, 19.2.13 e 19.2.14.”	Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

Minuta de Contrato	7.1.2. Nos processos de elaboração, atualização ordinária ou alteração extraordinária do PDZ, a Administração Portuária Pública deverá, sem prejuízo dos regramentos específicos emitidos pelo Poder Concedente sobre o tema:	No âmbito do processo de elaboração e atualização do PDZ, a subcláusula 7.1.2, (iii), trata do dever de a Administração Portuária Pública encaminhar ao Poder Concedente todas as contribuições colhidas dos processos de consulta pública aos Usuários, da consulta ao Conselho de Autoridade Portuária, e da consulta à Concessionária. Contudo, não há qualquer menção ao dever de responder tais contribuições, ao contrário do que ocorre no caso do REP, na subcláusula 7.3.4.3 (iv). Nota-se que o simples recebimento de contribuições sem o dever de respondê-las tornaria ineficaz a consulta pública. Por isso, recomenda-se alterar a redação para tornar claro o dever de resposta justificada às contribuições apresentadas. "(iii) Concomitante à apresentação de sua proposta referente ao PDZ, a 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, acompanhada das correspondentes respostas às mencionadas contribuições."	Agradecemos a contribuição, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	7.2.1. No caso de alteração da Área do Porto Organizado com alteração concomitante da Área da Concessão, caberá reequilíbrio econômico-financeiro do presente Contrato de Concessão;	A subcláusula 7.2.1, da forma como redigida, pode gerar divergências interpretativas, porque existem outros tipos de alterações no PDZ que podem dar ensejo ao reequilíbrio econômico-financeiro, não necessariamente causadas pelo aumento da Área da Concessão. Por exemplo, o acréscimo de um novo investimento ou de um novo custo operacional dentro da Área já existente pode também dar à Concessionária o direito ao reequilíbrio. Nesses termos, solicita-se a complementação da cláusula para dispor o seguinte. 7.2.1. No caso de alteração da Área do Porto Organizado com alteração concomitante da Área da Concessão, ou qualquer tipo de alteração do PDZ que resulte em acréscimo de custos de investimentos ou custos operacionais da Concessionária, caberá reequilíbrio econômico-financeiro do presente Contrato de Concessão; 7.1.[-]. Não serão permitidas as alterações de Área da Concessão, ou Área do Porto Organizado, ou do PDZ que imponham obrigações à Concessionária no sentido de desnaturar o objeto deste CONTRATO, sendo vedada a inclusão de obrigação de construção e/ou operação de outros terminais com outros perfis de carga.	Agradecemos a contribuição, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	7.3.1. O Regulamento de Exploração do Porto consiste em	A subcláusula 7.3.1, item (i), na forma como redigida, pode gerar dúvidas a respeito de quem deve cumprir as “condições para o eficiente desempenho	Agradecemos a contribuição. Informamos que se tratam das condições de eficiencia e desempenho das atividades portuárias dentro da área

	instrumento de gestão da Administração Portuária Pública que tem por objetivo:	das atividades portuárias". Isto porque nem todas as embarcações ou caminhões que trafegam pela Área da Concessão são destinadas ao terminal portuário de Itajaí, dado que outros terminais portuários privados trafegam na região. Nesses termos sugere-se esclarecer quais são as "atividades portuárias" mencionadas no item 7.3.1, e quais são os destinatários de tais normas de eficiência.	da concessão. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	7.3.1. O Regulamento de Exploração do Porto consiste em instrumento de gestão da Administração Portuária Pública que tem por objetivo:	Recomenda-se que a subcláusula 7.3.1, item (iii), seja aprimorada, para garantir que o terminal de contêineres objeto da concessão seja tão competitivo quanto os seus competidores privados (e.g. TUPs Portonave e Itapoá), não gerando assimetrias em desfavor do terminal de contêineres objeto da concessão. Nesse sentido, o Regulamento de Exploração do Porto deve considerar as peculiaridades do Porto de Itajaí e não criar barreiras competitivas ao desenvolvimento do Terminal. "7.3.[-]. O Regulamento de Exploração do Porto deve ser elaborado considerando a necessidade de preservar e fomentar a competição equânime e isonômica entre o terminal portuário de contêineres de Itajaí e outros terminais privados da região, evitando assimetrias regulatórias que resultem em barreiras competitivas."	Agradecemos a contribuição, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	7.3.3. A 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.	Em respeito ao princípio da isonomia e para reduzir a assimetria informacional entre os potenciais interessados, recomenda-se divulgar como anexo ao Contrato o Regulamento de Exploração do Porto que vigorará nos primeiros 18 meses de operação, antes de ocorrer a atualização.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o Regulamento de Exploração do Porto está disponível no site do Porto de Itajaí (https://www.portoitajai.com.br/).
Minuta de Contrato	7.3.6.1. As regras de que tratam a Subcláusula 7.3.6 devem:	A subcláusula 7.3.6 e 7.3.7 dispõem que o REP deve dispor sobre a programação, operação, atracação e fundeio de embarcações na Área da Concessão. No entanto, existem embarcações que podem passar pelo Acesso Aquaviário para chegar aos outros terminais de uso privado na região, impactando o fluxo e a manobrabilidade de outras embarcações que acessam o Porto. Assim, recomenda-se esclarecer se existe, ou se será possível estabelecer algum acordo operativo a respeito das regras aplicáveis às embarcações que não necessariamente se destinam ao terminal portuário de Itajaí. Alternativamente, solicita-se confirmar o entendimento de que faz parte do escopo do REP regulamentar a operação, atracação e fundeio de embarcações que usufruem do Acesso Aquaviário para chegar aos outros terminais de uso privado na região.	Agradecemos a contribuição. Informamos que as regras de gestão do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário estabelecidas no Regulamento de Exploração do Porto deverão ser observadas por todos os Usuários, inclusive, naquilo que couber, pelas embarcações que usufruem do Acesso Aquaviário para chegar a outros terminais.

Minuta de Contrato	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 Administração Portuária Pública relatório contendo as informações obtidas referido mecanismo.	O termo Usuários da Infraestrutura de Acesso Aquaviário, apesar de estar em negrito, não consta nas nos termos definidos do Contrato. Solicitamos a correção.	Agradecemos a contribuição, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	8. Transferência de Contratos de Uso	Recomenda-se disponibilizar lista de todos os Contratos de Uso vigentes e que serão passíveis de adaptação e/ou transferência à Concessionária.	Agradecemos a contribuição, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	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.	Recomendamos confirmar se foram incluídos no cálculo do VPL do projeto, no âmbito da modelagem econômico-financeira, eventuais custos e receitas advindas da adaptação dos contratos de uso.	Agradecemos a contribuição. Não foram identificados custos e receitas decorrentes da adaptação dos contratos de uso, de tal forma que não foram considerados no âmbito da modelagem econômico-financeira. Agradecemos a contribuição, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	9.1. A Concessionária deverá explorar as Áreas Afetas às Operações Portuárias, seja por sua conta ou mediante Operador Portuário, dentro dos limites físicos definidos na Área da Concessão.	A cláusula 9, que versa sobre a operação portuária, está incompatível com a cláusula 8, a qual trata da transferência dos contratos de uso, com adaptação ao regime de direito privado. Nesse sentido, sugere-se confirmar: (i) se foi adotado o modelo de concessão cheia vertical conforme o 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', e (ii) se os contratos de uso vigentes devem ser extintos para que a Concessionária possa atuar, mesmo porque não faria sentido adaptar os contratos de uso se a Concessionária também será responsável pela	Agradecemos a contribuição. Entendemos que a Claúsula 9 da minuta de contrato, que trata da exploração de áreas afetas e não afetas às operações, não está incompatível com a Cláusula 8, que versa sobre a transferência dos Contratos de Uso. A Concessão possui fundamento no art. 20, inciso I, do Decreto nº 8.033/13. Eventuais contratos de uso vigentes não precisarão estar extintos para que haja a assinatura do Contrato de Concessão. A vigência da Concessão terá início a partir da Data de Assunção, nos termos da Subcláusula 1.1.1.27 da minuta do Contrato. Agradecemos a contribuição, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois

		operação portuária com obrigações de movimentação mínima.	projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	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.	Entende-se que a prática de açambarcamento, caracterizado pela destinação de carga para outros terminais para evitar o pagamento da contribuição variável, só seria possível se a Concessionária for do mesmo Grupo Econômico de outros detentores de instalações portuárias de contêineres na região, o que está vedado pelo item 3.5.10 do Edital. Recomendamos confirmar se essa premissa está correta e, em caso positivo, excluir o trecho referente ao açambarcamento. Adicionalmente, recomenda-se incluir rol exemplificativo de condutas anticompetitivas vedadas, para melhor orientar a atuação preventiva de tais atos pela Concessionária.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o item 3.5.10 não veda que o mesmo grupo econômico se sagre vencedora da licitação, mas tão somente a formação de consórcio entre grupos econômicos, de tal forma que a cláusula 9.1.3 mantém seu sentido. Ainda, não é possível estabelecer um rol exemplificativo inicial das condutas, uma vez que existe regramento legal específico sobre a matéria, inclusive no que diz respeito a tipificação das condutas. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	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.	Recomenda-se disponibilizar a lista dos locais exatos de espaço publicitário que deverão ser cedidos sem ônus financeiro, porque a redação da subcláusula 9.4 não está suficientemente clara sobre quais são tais locais, o que pode afetar negativamente a precificação das propostas.	Agradecemos a contribuição e informamos que se trata de espaços publicitários de natureza informativa e que não afetem a capacidade de geração de receita ou tragam novas despesas ao concessionário, não se vislumbrando, portanto, efeitos negativos sobre as propostas. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

Minuta de Contrato	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 Administração Portuária Pública no processo de manifestação de não objeção.	A subcláusula 10.2 não é clara a respeito do prazo a ser fornecido pelo Poder Concedente para que a Concessionária implemente as alterações ao PBI. A redação, da forma como está redigida, abre margem para o risco de imposição de prazos impossíveis de serem cumpridos. Assim, para reduzir a discricionariedade do Poder Concedente, recomenda-se incluir que o prazo para que a Concessionária implemente as correções seja de no mínimo 20 (vinte) dias. "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 qual não poderá ser inferior a 20 (vinte) dias. O Poder Concedente poderá contar com o apoio técnico da Administração Portuária Pública no processo de manifestação de não objeção."	Agradecemos a contribuição e informamos que ela não será acatada, uma vez que podem existir modificações ou esclarecimentos que podem ser sanados em prazo inferior ao pretendido, podendo, assim, ocorrer ineficiências no processo de análise do PBI pelo poder concedente decorrentes de prazos não razoáveis préviamente estabelecidos.
Minuta de Contrato	10.2.1.1. Não observação dos requisitos constantes no Anexo 13 do Edital;	Recomenda-se corrigir a referência para o Anexo 14 do Edital, que é o que dispõe sobre os requisitos do PBI.	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada no sentido de corrigir a referencia ao anexo 14 do edital.
Minuta de Contrato	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.	Entende-se que a cláusula 10.2.3 prevê hipótese desarrazoada e desproporcional de decretação de caducidade. A caducidade só seria cabível em caso de inadimplemento grave, substancial e reiterado por parte da Concessionária, apto a colocar em risco a continuidade da prestação do serviço adequado. A redação proposta desconsidera pode haver vícios no PBI de menor magnitude, sanáveis, que não necessariamente ensejam a extinção da Concessão. Nesse sentido, recomenda-se que a caducidade seja cabível somente após a oferta de nova oportunidade para a Concessionária apresentar suas correções. "10.2.3. Após os esclarecimentos ou modificações solicitadas pelo Poder Concedente, se persistirem os vícios do PBI após a oferta de no mínimo duas oportunidades de saneamento do vício pela Concessionária, o Contrato de Concessão será extinto por culpa da Concessionária, nos termos da Subcláusula 32.18.4."	Agradecemos a contribuição e informamos que o processo de análise do PBI considera oportunidades razoáveis ao concessionário para a realização das modificações solicitadas.

Minuta de Contrato	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.	Recomenda-se incluir outras licenças, autorizações e permissões municipais ou estaduais no item (iii) da subcláusula 10.4, para compatibilizar o marco inicial do cronograma obras com as liberações administrativas necessárias.	Agradecemos a contribuição e informamos que, no caso da concessao do canal de acesso, não foram verificadas outras licenças que poderiam impactar no inicio das obras. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Contrato	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.	O Contrato de Concessão não apresenta sistemática de aprovação de projetos básicos e executivos. No entanto, a ANTAQ tem a prerrogativa de requisitar tais projetos a qualquer tempo. Essa cláusula gera insegurança e imprevisibilidade quanto ao risco de divergências a respeito do conteúdo dos projetos, o que pode ensejar a necessidade de refazimento destes. Para evitar decisões inesperadas que comprometam o cumprimento tempestivo do cronograma, sugere-se a estipulação de prazo para que tal requisição possa ser feita pela ANTAQ, e a melhor delimitação do que poderia ser decidido pela ANTAQ. Seguindo as melhores práticas aplicáveis ao tema, entende-se que a ANTAQ só poderia determinar divergências em caso de desrespeito às normas técnicas, sem a prerrogativa de discordar do mérito da solução concebida pela Concessionária. "10.5. A ANTAQ poderá requisitar à Concessionária os projetos básicos e os projetos executivos de que tratam a Subcláusula 10.4.2., desde que as obras não estejam em andamento. Eventuais correções só podem ser determinadas em caso de desrespeito às normas técnicas aplicáveis, sem possibilidade de divergência sobre o mérito da solução concebida pela Concessionária."	Agradecemos a contribuição. Entende-se que não há necessidade de alteração da subcláusula mencionada, tendo em vista que ela prevê apenas a requisição dos projetos básicos e executivos, o que, por si só, não traz os referidos riscos à concessionária.
Minuta de Contrato	10.7.2. A depender do caso de desapropriação de imóveis, a Concessionária	A “outorga de poderes” de que trata a subcláusula 10.7.2 não se faz necessária, considerando que as concessionárias de serviço público podem promover desapropriação,	Agradecemos a contribuição. Entendemos que o disposto no Decreto Lei nº 3.365/1941 não afasta a necessidade de observar o artigo 29, inciso VIII, da Lei nº 8.987/95, que

	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.	conforme artigo 3º, I, do Decreto Lei nº 3.365/1941. Sugere-se que o próprio contrato preveja essa possibilidade de forma ampla e irrestrita, sem a necessidade de outorga de tais poderes a cada procedimento, o que tornaria moroso e ineficiente o processo expropriatório. Seguindo a prática de outros contratos no setor de infraestrutura, o Poder Concedente pode ficar restrito à atribuição de emitir a declaração de utilidade pública, cabendo à Concessionária a tomada de outras medidas executivas da desapropriação.	atribui ao poder concedente declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Contrato	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.	Sugere-se a inclusão de maior detalhamento a respeito do procedimento de emissão das declarações de utilidade pública, especificando as responsabilidades da Concessionária e do Poder Concedente. "10.7.[-]. Caberá à ANTAQ a gestão institucional e o acompanhamento do processo para emissão e publicação das declarações de utilidade pública. 10.7.[-]. Para a emissão das declarações de utilidade pública, a Concessionária deverá apresentar à ANTAQ os seguintes documentos: (a) Descrição e levantamento das áreas a serem desapropriadas; (b) Apontamento dos respectivos proprietários; (c) Indicação da destinação dos imóveis; (d) A designação da Concessionária como responsável pela condução do processo de desapropriação; (e) Disciplina sobre a assunção das despesas com a desapropriação dos imóveis; (f) Indicação dos dispositivos legais aplicáveis; (g) Planta cadastral (ou desenho) subscrita pelo responsável; (h) Laudo Macro de Avaliação e laudo individualizado, por matrícula acompanhados dos anexos que tenham sido mencionados, incluindo benfeitorias, com base em observação em campo, com estimativa de valores obtidos por pesquisa imobiliária e relatório fotográfico detalhado, subscritos pelo responsável e datados; (i) Declaração, subscrita pelo responsável da Concessionária, de que (a) não há incidência de área municipal, estadual ou federal, nas áreas a serem desapropriadas e (b) não há sobreposição com área inserida em outro decreto de declaração de utilidade pública; (j) Memoriais descritivos individualizados das áreas a serem desapropriadas, datados e subscritos pelo responsável da Concessionária; e (k) Cópia(s) atualizada(s) da(s) matrícula(s), ou transcrição de registros pelo cartório competente, se for o caso. 10.7.[-]. Caso superado o prazo de 180 (cento e oitenta) dias desde o encaminhamento das informações de que trata o item anterior, sem que tenha sido emitida a correspondente declaração de utilidade pública, o Poder Concedente assumirá os riscos decorrentes do atraso, ensejando o	Agradecemos a contribuição. 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. Nesse sentido, aspectos como o rol exato de documentos a serem apresentados, serão detalhados na ocasião do pedido. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.

		direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, conforme subcláusulas 19.2.2 e 19.2.10 deste Contrato, salvo se demonstrado que a Concessionária não apresentou, ou apresentou de modo inadequado, as informações exigidas neste Contrato.	
Minuta de Contrato	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.	A Cláusula 10.7 apresenta um mecanismo inovador de compartilhamento de riscos de variação de despesas com as ações judiciais necessárias para promover desapropriações. Foi estabelecido um teto ou cap de R$ 318.793.939,57, o qual deve ser ponderado pela proporção (em %) dos procedimentos de desapropriação feitos mediante decisões judiciais. Por exemplo, se 80% do valor gasto com todas as desapropriações for decorrente de decisão judicial, aplica-se 80% do cap. Se o valor gasto for superior ao cap ponderado, a Concessionária arcará com 20% da variação. De outro lado, se o valor gasto for inferior ao cap ponderado, a Concessionária arcará com 80% da variação. O Poder Concedente, por sua vez, arcará com 80% do valor da variação se o valor gasto for superior ao cap ponderado. De outro lado, se o valor gasto for inferior ao cap ponderado, o Poder Concedente arcará com 20% da variação. Sobre esse compartilhamento, a princípio, nos parece não ser o melhor modelo para incentivar a atuação eficiente da Concessionária. Isto porque, se o cap não for atingido, em tese não faria sentido haver qualquer compartilhamento de risco. Com base nesse racional, sugerimos avaliar a revisão para que o Poder Concedente assuma somente o risco se a variação for superior ao cap. Caso seja inferior, o ganho deve ficar com a Concessionária, por premiar sua própria eficiência.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que com a estratégia adotada na minuta de contrato existem incentivos para que o concessionário realize as desapropriações de forma produtiva, uma vez que se a concessionária realizar as desapropriações em valores inferiores ao valor definido, ainda assim arcará com somento 80% da variação. Dessa forma, não há que se falar em redução da atuação eficiente da concessionária. Ainda, importante notar que a ponderação do compartilhamento de risco adotado reduz substancialmente o risco de que a concessionária arque com custos maiores do que os estimados nos estudos, protejendo o parceiro privado nesse caso. Dessa maneira, a contribuição não será acatada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será revisitada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Contrato	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	A cláusula 10.7.8 determina que poderá haver direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente caso a Administração Portuária Pública realize alguma desapropriação antes da Data de Assunção. Essa cláusula aloca à Concessionária um risco alheio a sua gestão, não sendo possível prever quais áreas serão desapropriadas pelo Poder Público. Por essa razão, sugere-se a exclusão da cláusula.	Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula visa reequilibrar o contrato em função da redução das obrigações de investimento em desapropriações a serem realizadas pela concesisonária, uma vez que determinadas áreas da concessão objeto de desapropriação podem ser entregues a concessionária já desapropriadas, a depender do andamento dos processos de desapropriação conduzidos pela SPI. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previstos para o segundo semestre de 2025.

	Subcláusula 10.7.6.		
Minuta de Contrato	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.	O Contrato admite a não realização de plano de transferência operacional caso não haja contrato de arrendamento vigente, possibilitando a antecipação da data de assunção. Porém, entende-se que mesmo nesse caso faz-se necessário um período de operação assistida, em razão da necessidade de a Concessionária mobilizar recursos materiais e humanos para adquirir conhecimento sobre a área da concessão e viabilizar a assunção dos serviços. Recomenda-se prever tal faculdade no Contrato. 11.1[-]. Mesmo em caso de dispensa do Plano de Transferência Operacional, a Concessionária terá a faculdade de manter o período de Operação Assistida, de que trata a subcláusula 11.3.3.	Agradecemos a Contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento.
Minuta de Contrato	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.	O Contrato admite a não realização de plano de transferência operacional caso não haja contrato de arrendamento vigente, possibilitando a antecipação da data de assunção. Porém, entende-se que mesmo nesse caso faz-se necessário um período de operação assistida, em razão da necessidade de a Concessionária mobilizar recursos materiais e humanos para adquirir conhecimento sobre a área da concessão e viabilizar a assunção dos serviços. Recomenda-se prever tal faculdade no Contrato. 11.1[-]. Mesmo em caso de dispensa do Plano de Transferência Operacional, a Concessionária terá a faculdade de manter o período de Operação Assistida, de que trata a subcláusula 11.3.3.	Agradecemos a Contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento.
Minuta de Contrato	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.	O Contrato admite a não realização de plano de transferência operacional caso não haja contrato de arrendamento vigente, possibilitando a antecipação da data de assunção. Porém, entende-se que mesmo nesse caso faz-se necessário um período de operação assistida, em razão da necessidade de a Concessionária mobilizar recursos materiais e humanos para adquirir conhecimento sobre a área da concessão e viabilizar a assunção dos serviços. Recomenda-se prever tal faculdade no Contrato. 11.1[-]. Mesmo em caso de dispensa do Plano de Transferência Operacional, a Concessionária terá a faculdade de manter o período de Operação Assistida, de que trata a subcláusula 11.3.3.	Agradecemos a Contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento.

Minuta de Contrato	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 pela Concessionária.	Em razão da complexidade das atividades previstas no Contrato, e a necessidade de a Concessionária mobilizar recursos materiais e humanos para adquirir conhecimento sobre a área da concessão e viabilizar a assunção dos serviços, recomenda-se a extensão do prazo de operação assistida para 60 dias.	Agradecemos a Contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento.
Minuta de Contrato	12.3. Para explorar diretamente a Infraestrutura de Acesso Aquaviário, a Concessionária deverá constituir subsidiária, nos termos da Lei nº 6.404/1976 e regulamentação correspondente, com demonstrativos contábeis próprios e na forma de uma Sociedade de Propósito Específico, submetidos a auditoria independente, conforme regulação da ANTAQ e demais normas aplicáveis, e composta de, ao menos, uma empresa de dragagem.	Em primeiro lugar, como recomendação principal, requer-se a exclusão do escopo de gestão do acesso aquaviário e dragagem, para que o projeto seja somente de delegação da gestão do terminal de contêineres. O objetivo dessa proposta é viabilizar uma contratação que reduza a complexidade das obrigações envolvidas, facilitando a compreensão e a precificação dos custos de CAPEX e OPEX pelos investidores. O escopo de dragagem e gestão do acesso aquaviário podem ser objeto de contrato específico, porque a junção de atividades tecnicamente distintas incrementa os ricos técnicos e operacionais do projeto. Subsidiariamente, caso se entenda por manter o escopo atual, solicita-se a exclusão da obrigação de apresentar termo de compromisso de constituição de subsidiária composta de ao menos uma empresa de dragagem, porque (i) não há no Edital critério objetivo, como experiência mínima, para qualificar uma empresa como “empresa de dragagem”, o que abriria margem para a participação de empresas diversas sem a necessária qualificação para exercer tal atividade; (ii) trata-se de um critério que restringe a competição e reduz a atratividade do projeto, porque existem poucas empresas de dragagem no mercado. Nesse sentido, entende-se que a empresa de dragagem pode ser objeto de subcontratação ou outros tipos de vínculo contratual, sem necessariamente haver participação societária. Em terceiro lugar, sugere-se que o Contrato estipule a obrigatoriedade de a empresa de dragagem a ser subcontratada possuir prova de experiência mínima, baseado em metros cúbicos de sedimento removido, devendo tal requisito ser cumprido no início da execução contratual.	Agradecemos a contribuição e informamos que, por diretriz do Poder Concedente, será acatada no sentido de segregação dos projetos
Minuta de Contrato	12.12.4. O PRSC deverá:	Recomenda-se especificar quais são as boas práticas de mercado que deverão ser adotadas na elaboração do Plano de Responsabilidade Social Corporativa, porque existem diversas referências bibliográficas e normativas sobre este assunto, o que pode causar dúvidas a	Agradecemos a contribuição e informamos que as boas práticas podem ser consideradas os guias e manuais de boas práticas emitidos pelo Instituto Brasileiro de Governança Corporrativa - IBGC, quanto as práticas ESG e de sustentabilidade nas empresas e de outros guias nacionais e internacionais

		respeito de qual o conteúdo mínimo do plano a ser apresentado.	acerca do assunto. Nesse sentido, entende-se que as diversas referências bibliográficas citadas na contribuição servem como referencial teórico para elaboração do PRSC, não havendo a necessidade de estabelecimento de um rol exemplificativo ou taxativo, inclusive em função do caráter mutável dos manuais e das referências bibliográficas. Assim, espera-se que a futura concesisonária busque as melhores práticas disponíveis, atentando aos deveres de responsabilidade social e a atualidade das metodologias disponíveis. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	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.	Para conferir maior clareza na compreensão do conteúdo da obrigação, recomendamos definir com mais especificações quais as dimensões mínimas do espaço físico a ser disponibilizado para qualificação profissional dos trabalhadores portuários.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que não é possível, nesse momento, estabelecer as dimensões mínimas dos espaços físicos, uma vez que isso depende das estratégias de gestão da área portuária da futura concessionária, não cabendo, portanto, uma definição a priori das dimensões físicas, devendo a concessionária observar o quantitativo de trabalahores inscritos no OGMO, bem como as necessidades de espaço físico demandadas para a realização dos treinamentos. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	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.	Para conferir tratamento isonômico entre os potenciais licitantes e reduzir o risco de assimetria informacional na precificação das propostas, recomenda-se disponibilizar como anexo ao Contrato de Concessão os programas socioambientais realizados pela SPI que deverão permanecer em execução nos primeiros 24 meses de execução contratual.	Agradecemos a contribuição. Informamos que o detalhamento dos programas ambientais constam dos estudos socioambientais elaborados pela Infra S.A., incluindo seus prazos de execução. A metodologia de execução dos programas fica a cargo do Concessionário, a quem é atribuída a responsabilidade pelo licenciamento, segundo a matriz de riscos contratual.

Minuta de Contrato	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, independentement e de solicitações.	Recomenda-se revisar a regra que exige a observância da Lei Federal nº 12.527/2011, que trata do acesso à informação. Essa norma se aplica somente para entidades que possuem alguma relação com a Administração Pública. A Concessionária possui em seus negócios diversas informações estratégicas que não devem ser objeto de ampla publicidade, mesmo porque podem ser protegidos por cláusulas de confidencialidade. Ademais, a subcláusula 13.2.10.1 incrementa os custos administrativos da Concessionária, que deverá solicitar à ANTAQ restrições de publicidade a cada pedido que for recebido. Esse processo tornará moroso e ineficiente a atuação da Concessionária, além de aumentar o custo regulatório da ANTAQ, que terá que dispor de recursos humanos adicionais para analisar e decidir diversos pedidos de restrição de publicidade de documentos tipicamente privados. Por tais razões, sugere-se a exclusão da regra. Por fim, recomenda-se a correção da grafia da Lei 12.527, que foi escrita incorretamente.	Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 13.2.10 estabelece que cabe ANTAQ, e não à concessionária, adotar as regras da Lei 12.527/11. Já a Subcláusula 13.2.10.1 prevê que 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 competitivas a outros agentes econômicos, deverá solicitar à ANTAQ restrições sobre sua publicidade. Trata-se de pedido de restrição de informaçãos, não de disponibilização de informações estratégicas da concessionária. Portanto, a sugestão de exclusão do referido dispositivo contratual não será acatada. Será corrigida a grafia do termo "Lei 1.257/2011" para "Lei 12.527/2011". Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	13.3.1. Arrecadar as Receitas Tarifárias e Receitas Não Tarifárias relativas às suas Atividades;	Entende-se que o conteúdo da cláusula 13.3.1 está deslocado do contexto da cláusula 13.3. Existem receitas não tarifárias que não se relacionam às competências de administração do porto, quais seja, os serviços portuários de movimentação e armazenagem de contêineres.	Agradecemos a contribuição e informamos que as nomenclaturas relacionadas a remuneração da concessionaria serão revistas a fim de trazer melhor sentido a redação contratual. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	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:	Entende-se que a detecção de material rochoso pode encarecer de modo excessivo os custos de dragagem, além de causar impacto operacional relevante, dado que prejudicará o fluxo das embarcações de maior porte no Porto Organizado, causando frustração de receita. Em razão disso, mesmo que o risco já esteja alocado ao Poder Concedente, sugere-se que o contrato preveja mecanismos céleres e específicos de aplicação de medidas cautelares, em favor da Concessionária, de mitigação de desequilíbrio econômico-financeiro, com procedimento que dure no máximo 45 dias, nos casos de potencial comprometimento da continuidade da prestação de serviços ou da solvência da futura concessionária, caracterizado pelo risco de (ii.a) descumprimento iminente de cronogramas de investimento; (ii.b) de vencimento antecipado ou aceleração do vencimento nos financiamentos contratados; ou (ii.c) quando a proximidade do encerramento do prazo de vigência da concessão indicar a subsistência de saldo regulatório ao final do contrato; ou (ii.d) quando restar identificada, no ano contratual corrente	Agradecemos a contribuição. A cláusula 24 da minuta de contrato está alinhada à regulamentação da ANTAQ. Os prazos e ritos processuais para reequilíbrio não são objeto da presente consulta e audiência pública e estão sujeitos à regulação setorial. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada.

		ou no subsequente, a geração de fluxo de caixa livre negativo, tendo em vista a expectativa de geração de caixa da concessão, a integralização prevista de capital social da concessionária e a perspectiva de liberação de recursos de financiamentos já contratados. Como referência, cita-se a Resolução nº SPI nº 19, de 29 de maio de 2023, da Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo, que previu mecanismo semelhante.	
Minuta de Contrato	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;	O dispositivo gera preocupações sob duas perspectivas. A primeira decorre do dever imposto à Concessionária de criar um sistema que congregue as informações especificadas e que seja de livre acesso da ANTAQ sem que tenha sido previsto qualquer prazo para o cumprimento de tal obrigação. A segunda decorre da definição da incerteza sobre quais informações deverão ser contempladas pelo sistema, o que implica a indefinição do volume e da natureza dos dados a serem disponibilizados, e torna impreciso, para a Concessionária, a compreensão dos contornos da obrigação assumida. Essa preocupação é agravada pela menção à regulamentação expedida pela ANTAQ. Deve-se ressalvar, também, que os dados sigilosos de natureza comercial ou de estratégia empresarial da Concessionária também não podem constar no referido sistema. Portanto, dada a indefinição dos dados a serem consolidados no sistema mencionado e a complexidade da criação de um sistema dessa natureza pela Concessionária, sugere-se: (i) a estipulação de prazo razoável para a implementação do referido sistema pela Concessionária; (ii) a previsão de que, até a criação do sistema, a Concessionária deverá definir com a ANTAQ meios alternativos para o envio dos dados necessários. Nesse sentido, sugere-se a complementação da subcláusula 13.7.2 com as seguintes subcláusulas: “13.7.2.1. O sistema mencionado no item 13.7.2 acima deverá ser disponibilizado pela Concessionária em até 1 (um) ano a contar da Data de Assunção, para o que deverá previamente alinhar com a ANTAQ os dados a serem disponibilizados, ressalvando-se que não poderão constar no sistema os dados sigilosos de natureza comercial ou de estratégia empresarial da Concessionária."	Agradecemos a contribuição e informamos que dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	A referida seção contempla que o volume a ser dragado para manutenção do terminal é de 2.788.240m³ por ano até 2029 e de 5.288.269m³ anuais a partir de 2030. Recomenda-se dar acesso aos volumes anuais de dragagem dos últimos 10 anos e esclarecer se foi feito algum estudo dos efeitos das chuvas extremas que ocorreram nos últimos anos. Além disso, recomenda-se esclarecer como foi	Agradecemos a contribuição. As estimativas de taxas de assoreamento foram definidas com base em série amostral de 28 (vinte e oito) anos de vazão sólida em suspensão na bacia hidrográfica do rio Itajaí-Açú, medidas em postos fluviométricos, entre os anos de 1993 e 2020. A partir dos referidos limites mínimos e máximos definem-se as Faixa dos Valores de Referência (FVR) para cada estágio do

		determinado o volume de dragagem de manutenção anual a partir de 2030 e se foi feito algum estudo de sedimentologia no canal.	empreendimento, que servirão de baliza para o clausulado de compartilhamento de risco.
Minuta de Contrato	Contrato nº [•]/[•]	De acordo com o edital, o novo operador será responsável pelo gerenciamento do canal de acesso / navegação e ampliação da bacia de evolução #2. Porém, essa incumbência deveria permanecer com a Autoridade Portuária, por trazer custos altíssimos para o projeto, bem como, alguns riscos conforme abaixo: a) Riscos ambientais (exemplo: tratamento dos resíduos); b) Tarifa com CAP imposto pelo ANTAQ; c) Conflito com o concorrente da outra margem (Portonave), sito os possíveis questionamentos por imparcialidade nas decisões da ordem de entrada e saída de navios; d) Eminente risco de assoreamento devido às fortes chuvas nas cidades as margens do Rio Itajaí-Açu. Recomenda-se considerar tais pontos nos estudos de modelagem.	Agradecemos a contribuição. A Concessionária é integral e exclusivamente responsável pelo alcance das metas de nível de serviço expressas em Calado Máximo Operacional (CMO) de que trata o Anexo 1. Considerando que a concessionária do Porto de Itajaí também será responsável, mediante Sociedade de Propósito Específico (SPE), pela infraestrutura aquaviária, pelas tarifas dela decorrentes e pela viabilidade operacional, existe um alinhamento de interesses para otimização do seu uso. Os riscos ambientais, regulatórios e de assoreamento deverão ser absorvidos pela futura concessionária por serem inerentes ao seu modelo de negócio, ainda que haja matrizes de riscos e de responsabilidades que atenuam os eventuais impactos negativos indesejados de eventos extraordinários. Para regulação específica da concorrência entre o Porto de Itají e o Porto de Navegantes, adotou-se o modelo de constituição de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), que garantirá transparência nas contas e contribuirá para melhor fiscalização da agência reguladora. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	Contrato nº [•]/[•]	Recomenda-se esclarecer com mais detalhes as mudanças das atribuições da gestão AP tendo em vista as atuais competências da SPI (de-para). Adicionalmente, recomenda-se analisar modelo de governança similares (lições aprendidas em outros portos), tendo em vista relatório de boas práticas Governança Corporativa p/ administração Público-Privada de uma AP.	Agradecemos a contribuição e informamos que as cláusulas 13.1 e 16.1 tratam dos deveres da concessionária e da Autoridade Portuária Pública, respectivamente. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Fornecer maiores informações sobre o contrato de aluguel vigente, bem como os detalhes sobre o valor da aquisição, pois faz parte dos investimentos a “Aquisição da área da Valeport”.	A presente contribuição perdeu objeto, dada a diretriz do Poder Concedente expressa no Ofício n° 185/2025/SNP-MPOR, de segregação da concessão em dois projetos, a saber: a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Favor informar se a autoridade portuária já possui algum plano/projeto vigente para mitigação de enchentes em caso de eventos extremos. Caso afirmativo, solicitamos disponibilizar e informar investimentos a serem previstos.	Agradecemos a contribuição. Os desastres naturais no Vale do Itajaí são amplamente conhecidos e documentados ao longo dos anos. Alguns dos estudos de que a autoridade portuária tem conhecimento são de conhecimento público e foram conduzidos pela Defesa Civil Estadual em parceria com a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA). A futura concessionária poderá realizar todos os estudos que considerar necessários para otimizar suas operações em face dos riscos associados a desastres naturais.

			Ademais, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta trate da contribuição como um todo, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Favor informar se são necessários reforços estruturais nos berços para realização da dragagem de aprofundamento para -16,00m. Caso positivo, favor enviar maiores detalhes sobre o investimento necessário. Caso negativo, favor fornecer documentação que comprove a capacidade estrutural dos berços.	Agradecemos a contribuição. Os documentos, estudos e projetos editáveis utilizados como premissas do EVTEA estão no data room, disponível no site da ANTAQ, estando incluso o projeto do Cais existente.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Não foi encontrado, na Seção C, Engenharia, o valor da estimativa de investimento para aquisição da área BRASKARNE. Recomenda-se o ajuste para incluir tal valor.	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicitamos inventário atualizado dos ativos e informações recentes sobre o estado de conservação das estruturas/sistemas de utilidades, tais como: berços de atracação, pavimentação dos pátios, rede elétrica, incêndio, água, etc.	Agradecemos a contribuição e informamos que a Minuta do Edital prevê que os interessados poderão realizar 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 e sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente e sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o

			arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicitamos projetos existentes dos berços de atracação, adequação dos molhes e de dragagem de aprofundamento.	Agradecemos a contribuição. Os documentos, estudos e projetos editáveis utilizados como premissas do EVTEA estão no data room, disponível no site da ANTAQ. Além do mais, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta trate da contribuição como um todo, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	A documentação menciona que o Porto deverá acomodar navios da geração Triple E, com LOA de 400 m, até a fase 3. Com isso, os sistemas de atracação e amarração deverão ser adequados para acomodar esses navios de maior porte. Na tabela 8 do item “b”, nota “ii”, cita-se que os cabeços de amarração deverão ser substituídos no futuro para cabeços com capacidade de 150 t. O terminal dispõe hoje de cabeços de amarração com capacidade de 100 t. Solicitamos esclarecimentos quanto ao investimento para aquisição e instalação de novos dispositivos de amarração.	Para assegurar condições adequadas para operação dos maiores navios previstos na modelagem, possibilitando a atracação com segurança para a estrutura de cais e para os próprios navios, será necessária a substituição das defensas e cabeços. Os cabeços de amarração para navios com deslocamento igual ou maior que 150.000 t deverão ser substituídos no futuro para cabeços de 150 t de capacidade. Analogamente às defensas, as estruturas e fundações dos cais necessitam de verificação para as cargas maiores de amarração. Os documentos, estudos e projetos editáveis utilizados como premissas do EVTEA estão no data room, disponível no site da ANTAQ. Por fim, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta trate da contribuição como um todo, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	A documentação menciona que o Porto deverá acomodar navios da geração Triple E, com LOA de 400 m, até a fase 3. Com isso, os sistemas de atracação e amarração deverão ser adequados para acomodar esses navios de maior porte. Na tabela 8 do item “b”, nota “i”, cita-se que “as estruturas e fundações do cais necessitam de verificação para as reações 25% maiores previstas no futuro”. Da mesma forma, diante da necessidade de aumento da capacidade dos cabeços de amarração, na nota “ii” cita-se que “analogamente às defensas, as estruturas e fundações do cais necessitam de verificação para as cargas maiores de amarração”. No entanto, nenhum investimento de reforço no cais é apresentado na	Agradecemos a contribuição e informamos que os documentos complementares, estudos e projetos editáveis utilizados como premissas do EVTEA estão no data room, disponível no site da ANTAQ. Caberá ao futuro concessionário avaliar a infraestrutura aquaviária existente e definir a necessidade de intervenções. Vale destacar que a Minuta do Edital prevê que os interessados poderão realizar 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

		documentação. Entendemos que incremento de esforços horizontais dessa magnitude são significativos para uma estrutura de acostagem. Solicitamos, portanto, esclarecimentos sobre a necessidade de verificação estrutural do cais e previsão de investimentos para reforço.	observações mais criteriosos, tais como batimetrias e sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente e sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes.
Minuta de Edital	Seção II – Objeto	Em relação à documentação disponibilizada no bojo da referida consulta pública, as contribuições da SC Portos voltar-se-ão primordialmente ao: a) papel da Autoridade Portuária pública no modelo landlord port, suas receitas e à necessidade de fomento e desenvolvimento de novos negócios ; bem como b) à necessidade de viabilização da manutenção e expansão da operação de carga geral no Porto de Itajaí, seja pela oportunidade de consolidação de um porto multipropósito, seja, especialmente, pela ausência relativa de infraestrutura portuária na hinterlândia para atender a crescente demanda de movimentação de carga geral e de passageiros; c) sugestões para correções e adequações das minutas dos documentos à nova realidade do arrendamento da área operacional com manutenção da Autoridade Portuária pública - e não mais concessão integral do Porto; d) à alta possibilidade de prática de atos anticoncorrenciais pelo concessionário na gestão do canal de acesso em relação à movimentação tanto de contêineres quanto de carga geral por outros terminais do Complexo. Os assuntos supramencionados estão relacionados a diversos itens relevantes da Minuta de Edital, Minuta de Contrato, Estudo Itajaí - Seção A - Apresentação, Estudo Itajaí - Seção B1 - Análise Concorrencial, Estudo Itajaí - Seção E - Financeiro e as contribuições com as devidas fundamentações serão encaminhadas via e-mail no endereço eletrônico anexo_audiencia032024@antaq.gov.br.	Agradecemos a contribuição. A) conforme estabelecido na minuta do contrato, foram garantidas fontes de receitas para a autoridade portuária pública na forma de contribuições fixas e variáveis; b) não há qualquer impedimento a manutenção ou a expansão das operações de carga geral no porto de itajaí, desde que resguardados os investimentos necessários a eficiente movimentação da carga conteinerizada; c) as adequações as minutas já foram realizadas e constam na documentação disponibilizada na presenta audiência pública; d) quanto as questões concorrenciais atinenes a gestão do canal de acesso, a seção B1 do estudo trata justamente na análise concorrencial. Além disso, cabe salientar que o modelo de gestão do canal de aceso ora apresentado na atual AP já foi objeto de auditoria do TCU. Além disso, a contribuição não traz qualquer dado acerca da possibilidade de prática de atos anticocorrenciais, sem embasamento técnico que suporte uma análise mais aprofundada dos argumentos. Por fim, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta trate da contribuição como um todo, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno.
Minuta de Contrato	Contrato nº [•]/[•]	Conforme a proposta de concessão - novo concessionário vai operar Terminal ITJ e realizar a gestão do Canal de acesso. Esclarecer sobre as premissas para exploração das atividades portuárias/gestão do canal de acesso tendo em vista o aspecto concorrencial (Conflito interesse c/ Portonave e futuros novos negócios) - (Guia AIC-TP): • Premissa para priorização de navios nas operações de atracações/desatracações dos berços em ambos os terminais tendo em vista cenário críticos de fila e atraso nas escalas; • Análise técnica sob alocação de recursos dragagem para manutenção do canal de acesso e berços conforme a taxa de assoreamento (maior assoreamento margem direita-ITJ); • Análise dragagem implementação e manutenção em cenários futuros expansão das atividades portuárias,	Quanto a priorização de navios e as operações de atracação e desatracaçao, cabe salientar que a cláusula 7.3.6.1 trata justamente das regras que devem constar no REP acerca da gestão do uso das infraestruturas de acesso aquaviário, sendo garantido o tratamento não discriminatório dos usuários. Ademais, a programação dos navios deverá seguir as diretrizes da AP, de tal forma que não haverá conflito de interesse/concorrencial. Quanto aos demais itens da contribuição, não foi possível compreender o sentido dos questionamentos para a elaboração das respostas. Por fim, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário

		alinhamento p/ operação Cruzeiros, Marina, Outros Terminais no Rio Itajaí Açu. Esclarecer sobre as premissas para exploração das atividades portuárias/gestão território tendo em vista o aspecto concorrencial (Conflito interesse c/ Portonave e futuros novos negócios): • Análise p/ aspectos de atualização da poligonal do Porto Organizado - PDZ, visto a dinâmica de transformação do porto sob a ótica de novos negócios que competem com as atividades portuárias; • Dúvidas p/ figura pública da AP na relação Porto Cidade conforme desapropriação de áreas de interesse.	ao Porto. Neste contexto, embora a resposta trate da contribuição como um todo, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Itajaí, 10 de maio de 2024. Ofício nº. 009/2024 CONTRIBUIÇÃO Ref. Concessão do Porto de Itajaí/SC Aprimoramento da modelagem técnico-jurídica Contribuição elaborada pelo SINTAC MAIO DE 2024 EQUIPE Presidente Alexandre Pamplona CONTEXTUALIZAÇÃO & PANORAMA 1. A presente contribuição será apresentada em face dos estudos instrutórios disponibiliza-dos para viabilização de eventual cenário de desestatização portuária em Itajaí/SC. Seção D – Operacional 2. Os estudos da Infra S.A. à fl. 6 apresentam uma tabela contendo os valores dos salários e encargos – utilizando-se referências dos sistemas SICRO (SC), SINAPI (SC) e SINE (Nacional) - para o atendimento das demandas relacionadas ao canal de acesso aquaviário e suas infraestruturas de proteção. 3. Iremos realizar um recorte metodológico, para fixar a presente contribuição exclusivamente no que tange ao custo da equipe de gerenciamento/fiscalização da Dragagem, para demonstrar que, mais uma vez, a modelagem de concessão quer propor iniciativa antieconômica e desarrazoada, de-vendo todo o plexo de competências permanecer sob a alçada da Autoridade Portuária Pública Municipal, sendo, portanto, revista a modelagem, nesse sentido. 4. Vamos ao quantitativo de pessoal para as demandas relacionadas ao canal de acesso aquaviário e suas infraestruturas de proteção: Gerente Canal (1) ao custo anual de R$ 417.060,31; Engenheiro Supervisor (3), ao custo anual de R$ 879.423,42; Técnico Especializado (1) ao custo anual de R$ 78.769,09; Técnico Batimetria (1) ao custo anual de R$ 53.440,25; Topógrafo (1) ao custo anual de R$ 69.064,77; 5. Esta equipe totalizaria um custo anual de R$ 1.497.757,84. Desde já é oportuno ressaltar que não se está considerando os eventuais profissionais de meio ambiente que teriam eventual interveniência na atividade e, por certo, encareciam o custo da equipe. 6. Pois bem! 7. A Autoridade Portuária Pública Municipal – Superintendência do Porto de Itajaí – realiza a atividade de fiscalização de Dragagem ao custo anual de R$ 963.960,00, conforme os	Agradecemos a contribuição. Os custos de toda a equipe técnica da concessão foram baseados em referências de mercado e sistemas de custo oficiais do governo federal, como SICRO e SINAPI, incluindo os encargos sociais. A equipe de meio ambiente listada na Seção D - Operacional será responsável pelo gerenciamento de todos os programas e licenças ambientais da concessão. Uma eventual segregação de equipes de meio ambiente, uma para o acesso aquaviário, outra para o terminal, poderia causar perdas de sinergia e sobreposição de objetos. Considerando que toda a lógica da concessão foi baseada no melhor aproveitamento dos ativos portuários, entende-se que não é possível segregar uma equipe técnica específica, vinculad à Autoridade Portuária Pública Municipal, para fiscalização do acesso aquaviário. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

		dados que se extrai do último aditivo (031/23) ao Contrato Administrativo de Fiscalização de Dragagem, disponível a qualquer interessado no portal da transparência. 8. A proposta da Infra S.A. considerando exclusivamente os membros da equipe de pessoal para as demandas relacionadas à fiscalização do canal de acesso a-quaviário se demonstra mais de 50% mais onerosa, para uma atividade que já é realizada sob a Gestão do Ente Público. 9. Logo, querer imputar ao Concessionário uma responsabilidade relativa à Dragagem/Fiscalização de Dragagem/Acesso ao Canal, é impor ao Concessionário privado um custo e uma responsabili-dade que já são desempenhadas pelo Poder Público a custos menores, conforme demonstrado, no que tange exclusivamente às atividade de fiscalização das obras de Dragagem, em evidente prejuízo irracional e reitera-mos: desnecessário. 10. É relevante nos socorrermos, ademais, novamente das lições do Ministro do TCU, Bruno Dantas, em artigo publicado no periódico “O Globo” no qual examina o controle de efici-ência e razoabilidade dos critérios adotados pela administração pública em seus atos: “Richard Posner caracteriza o consequencialismo pela necessidade de se observar os impactos econômicos das decisões estatais, tendo em vista que a maximização de riqueza incrementa o bem-estar das pessoas, e esse é o objetivo de qualquer nação. É comum decisões bem-intencionadas causarem resultados desastrosos. Segundo Posner, decisões assim são intrinsecamente erradas.” (Grifo Nosso) 11. Outrossim, nas palavras do Ministro no aludido artigo: “uma política pública que consome dezenas ou centenas de bilhões de reais do orçamento e não resulta em benefícios para a população é tão condenável quanto uma licitação fraudada ou um contrato superfaturado” 12. Assim, reiteramos as razões supra para fundamentar o requerimento de revisão da modelagem apresentada pelos órgãos técnicos que trabalharam na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 03/2022, no to-cante à definição como objeto da Concessão do Porto Organizado de Itajaí, do desempenho das funções de administração do porto referentes à dragagem e fiscalização da dragagem do canal de Acesso Aquaviário. 13. Certos de vosso atendimento, subscreve-mo-nos. Atenciosamente, Alexandre Pamplona Presidente do SINTAC	
Minuta de Edital	Seção II – Objeto	Itajaí, 10 de maio de 2024. Ofício nº. 009/2024 CONTRIBUIÇÃO Ref. Concessão do Porto de Itajaí/SC Aprimoramento da modelagem técnico-jurídica Contribuição elaborada pelo SINTAC MAIO DE 2024 EQUIPE	Agradecemos a contribuição. Os custos de toda a equipe técnica da concessão foram baseados em referências de mercado e sistemas de custo oficiais do governo federal, como SICRO e SINAPI, incluindo os encargos sociais. A equipe

			Presidente Alexandre Pamplona CONTEXTUALIZAÇÃO & PANORAMA 1. A presente contribuição será apresentada em face dos estudos instrutórios disponibiliza-dos para viabilização de eventual cenário de desestatização portuária em Itajaí/SC. Seção D – Operacional 2. Os estudos da Infra S.A. à fl. 6 apresentam uma tabela contendo os valores dos salários e encargos – utilizando-se referências dos sistemas SICRO (SC), SINAPI (SC) e SINE (Nacional) - para o atendimento das demandas relacionadas ao canal de acesso aquaviário e suas infraestruturas de proteção. 3. Iremos realizar um recorte metodológico, para fixar a presente contribuição exclusivamente no que tange ao custo da equipe de gerenciamento/fiscalização da Dragagem, para demonstrar que, mais uma vez, a modelagem de concessão quer propor iniciativa antieconômica e desarrazoada, de-vendo todo o plexo de competências permanecer sob a alçada da Autoridade Portuária Pública Municipal, sendo, portanto, revista a modelagem, nesse sentido. 4. Vamos ao quantitativo de pessoal para as demandas relacionadas ao canal de acesso aquaviário e suas infraestruturas de proteção: Gerente Canal (1) ao custo anual de R$ 417.060,31; Engenheiro Supervisor (3), ao custo anual de R$ 879.423,42; Técnico Especializado (1) ao custo anual de R$ 78.769,09; Técnico Batimetria (1) ao custo anual de R$ 53.440,25; Topógrafo (1) ao custo anual de R$ 69.064,77; 5. Esta equipe totalizaria um custo anual de R$ 1.497.757,84. Desde já é oportuno ressaltar que não se está considerando os eventuais profissionais de meio ambiente que teriam eventual interveniência na atividade e, por certo, encareciam o custo da equipe. 6. Pois bem! 7. A Autoridade Portuária Pública Municipal – Superintendência do Porto de Itajaí – realiza a atividade de fiscalização de Dragagem ao custo anual de R$ 963.960,00, conforme os dados que se extrai do último aditivo (031/23) ao Contrato Administrativo de Fiscalização de Dragagem, disponível a qualquer interessado no portal da transparência. 8. A proposta da Infra S.A. considerando exclusivamente os membros da equipe de pessoal para as demandas relacionadas à fiscalização do canal de acesso a-quaviário se demonstra mais de 50% mais onerosa, para uma atividade que já é realizada sob a Gestão do Ente Público. 9. Logo, querer imputar ao Concessionário uma responsabilidade relativa à Dragagem/Fiscalização de Dragagem/Acesso ao Canal, é impor ao Concessionário privado um custo e uma responsabili-dade que já são desempenhadas pelo Poder Público a custos menores, conforme demonstrado, no que tange exclusivamente às atividade de fiscalização das obras de Dragagem,	de meio ambiente listada na Seção D - Operacional será responsável pelo gerenciamento de todos os programas e licenças ambientais da concessão. Uma eventual segregação de equipes de meio ambiente, uma para o acesso aquaviário, outra para o terminal, poderia causar perdas de sinergia e sobreposição de objetos. Considerando que toda a lógica da concessão foi baseada no melhor aproveitamento dos ativos portuários, entende-se que não é possível segregar uma equipe técnica específica, vinculad à Autoridade Portuária Pública Municipal, para fiscalização do acesso aquaviário. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

		em evidente prejuízo irracional e reitera-mos: desnecessário. 10. É relevante nos socorrermos, ademais, novamente das lições do Ministro do TCU, Bruno Dantas, em artigo publicado no periódico “O Globo” no qual examina o controle de efici-ência e razoabilidade dos critérios adotados pela administração pública em seus atos: “Richard Posner caracteriza o consequencialismo pela necessidade de se observar os impactos econômicos das decisões estatais, tendo em vista que a maximização de riqueza incrementa o bem-estar das pessoas, e esse é o objetivo de qualquer nação. É comum decisões bem-intencionadas causarem resultados desastrosos. Segundo Posner, decisões assim são intrinsecamente erradas.” (Grifo Nosso) 11. Outrossim, nas palavras do Ministro no aludido artigo: “uma política pública que consome dezenas ou centenas de bilhões de reais do orçamento e não resulta em benefícios para a população é tão condenável quanto uma licitação fraudada ou um contrato superfaturado” 12. Assim, reiteramos as razões supra para fundamentar o requerimento de revisão da modelagem apresentada pelos órgãos técnicos que trabalharam na minuta do Edital, do Contrato e todos os documentos objeto da Audiência Pública N. 03/2022, no to-cante à definição como objeto da Concessão do Porto Organizado de Itajaí, do desempenho das funções de administração do porto referentes à dragagem e fiscalização da dragagem do canal de Acesso Aquaviário. 13. Certos de vosso atendimento, subscreve-mo-nos. Atenciosamente, Alexandre Pamplona Presidente do SINTAC	
Minuta de Edital	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;	Recomenda-se substituir a referência ao Anexo 7 pelo Anexo 1, que é o anexo que descreve todas as obrigações da futura Concessionária.	Agradecemos a contribuição e informamos que não será acatada, uma vez que o anexo 7 é, justamente, o contrato de concessão. Cumpre mencionar, ainda, que o objeto do leilão sofreu alterações decorrentes da diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo.
Minuta de Edital	1.11.2. O encaminhamento poderá ser realizado por meio eletrônico, no sítio da ANTAQ em link que será disponibilizado.	Recomenda-se esclarecer que o encaminhamento por meio do link é somente uma alternativa ao formato de e-mail, e não uma obrigação. Sendo assim, os potenciais licitantes poderão optar pelo meio que julgar mais conveniente. “1.11.2. Alternativamente ao e-mail mencionado no item 1.11, o encaminhamento poderá ser realizado	Agradecemos a contribuição e informamos que os pedidos de esclarecimento e impugnação serão recebidos exclusivamente por meio eletrônico, no sítio eletrônico da ANTAQ, em área própria do Leilão.

		por meio eletrônico, no sítio da ANTAQ em link que será disponibilizado.”	
Minuta de Contrato	Contrato nº [•]/[•]	NOTA TÉCNICA Nº 19/2023/COPAQ1-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLANINFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA - Conforme a proposta de concessão - novo concessionário vai operar Terminal ITJ e realizar a gestão do Canal de acesso, Esclarecer sobre as premissas para exploração das atividades portuárias/gestão do canal de acesso tendo em vista o aspecto concorrencial (Conflito interesse c/ Portonave e futuros novos negócios) - (Guia AIC-TP): • Premissa para priorização de navios nas operações de atracações/desatracações dos berços em ambos os terminais tendo em vista cenário críticos de fila e atraso nas escalas; • Análise técnica sob alocação de recursos dragagem para manutenção do canal de acesso e berços conforme a taxa de assoreamento (maior assoreamento margem direita-ITJ); • Análise dragagem implementação e manutenção em cenários futuros expansão das atividades portuárias, alinhamento p/ operação Cruzeiros, Marina, Outros Terminais no Rio Itajaí Açu. Esclarecer sobre as premissas para exploração das atividades portuárias/gestão território tendo em vista o aspecto concorrencial (Conflito interesse c/ Portonave e futuros novos negócios): • Análise p/ aspectos de atualização da poligonal do Porto Organizado - PDZ, visto a dinâmica de transformação do porto sob a ótica de novos negócios que competem com as atividades portuárias. • Dúvidas p/ figura pública da AP na relação Porto Cidade conforme desapropriação de áreas de interesse.	Quanto a priorização de navios e as operações de atracação e desatracaçao, cabe salientar que a cláusula 7.3.6.1 trata justamente das regras que devem constar no REP acerca da gestão do uso das infraestruturas de acesso aquaviário, sendo garantido o tratamento não discriminatório dos usuários. Quanto aos demais itens da contribuição, não foi possível compreender o sentido dos questionamentos para a elaboração das respostas. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Edital	ANEXO 14 Requisitos do Plano Básico de Implantação (PBI)	a) É possível a inclusão, como serviços obrigatórios previstos no PEP, a operação de carga geral? b) Se possível, sugerimos a sua inclusão.	Agradecemos a contribuição e informamos que a sugestão não sera acatada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	a) Referente a estrutura retroportuária - CAPEX, prevista no item 2.III, é possível a inclusão da alínea "l" prevendo a redação: l. TUP da Braskarne? b) Se possível, sugerimos a sua inclusão.	Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o

			arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Edital	ANEXO 1 Manual B3 de Procedimentos do Leilão	a) A presente Concessão tem como objetivo a provisão de infraestrutura e superestrutura portuária para o atendimento obrigatório da movimentação e armazenagem de carga conteinerizada e de carga geral ou outra natureza de carga ao longo do contrato, independentemente da previsão de PDZ vigente à época?	A Concessão tem por objeto tem por objeto a cessão onerosa da Área da Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho parcial das funções de administração do porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos do Edital, do Contrato de Concessão e seus respectivos Anexos. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	2.1. Este contrato tem por objeto a cessão onerosa da Área da Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho parcial das funções de administração do porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos do Edital, deste Contrato de Concessão e em seus respectivos Anexos.	Neste tópico, sugere-se a alteração da redação da Cláusula 2.1, passando a constar: "2.1. Este contrato tem por objeto a Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho parcial das funções de Administração do Porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos do Edital, deste Contrato de Concessão e em seus respectivos Anexos."	Agradecemos a contribuição. A sugestão de suprimir o trecho "Área da Concessão" traria imprecisão ao objeto, tendo e vista que se trata de definição que diferencia a área a ser assumida pela Concessionária da Área do Porto Organizado. Portanto, a sugestão não será acatada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	2.1.1.1. O desempenho parcial das atribuições legais de administração do porto contempla, dentre outros aspectos, a operacionalização do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário.	Neste tema, sugere-se a retirada, do objeto do edital, das demandas acerca do acesso aquaviário.	Agradecemos a contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	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	Neste tópico, requer-se a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	Não foi possível compreender a solicitação do interessado.

	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.		
Minuta de Contrato	1.1. Definições	Incluir a definição do que é OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra) e TPA (Trabalhador Portuário Avulso).	A cláusula 1.1.1.48 da minuta já traz a definição solicitada na contribuição. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	2.1. Este contrato tem por objeto a cessão onerosa da Área da Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho parcial das funções de administração do porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos do Edital, deste Contrato de Concessão e em seus respectivos Anexos.	2.1. Este contrato tem por objeto a Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho parcial das funções de Administração do Porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos do Edital, deste Contrato de Concessão e em seus respectivos Anexos. No item 2.1 da minuta do contrato, fala que a Concessionária (empresa privada) deverá desempenhar atribuições PARCIAIS DE ADMINSTRAÇÃO DO PORTO e de OPERADORA. Sabemos que o Porto de Itajaí, recentemente, quando da gestão do antigo Governo Federal, passou por estudos e já havia sido realizada audiência Pública (05/2022), para que houvesse a sua desestatização, política pública do ex-presidente da república. A intenção daquele governo era que a administração do Porto de Itajaí passasse para iniciativa privada, passando de uma gestão Landlord para Private Landport. Com a troca do Governo Federal, ora poder concedente, o atual Presidente anunciou que o Porto de Itajaí não seria mais desestatizado, gerando grande alívio aos trabalhadores e ao município, que naquele momento perderia a delegação do Porto. Também, foi anunciado pelo Governo e pela ANTAQ, que os estudos do processo de desestatização do porto de Itajaí feitos pela EPL, serviriam de base para o atual processo licitatório, que em tese, teria que ter como objeto o arrendamento do porto de Itajaí. Ocorre, que nestes NOVOS estudos realizados pela INFRA, tendo como base os estudos da EPL, como se percebe já na descrição do objeto a ser licitado, em nada mudou o atual procedimento de concessão em comparação ao antigo	Agradecemos a contribuição. Não há que se falar em irregularidade do presente processo de concessão, uma vez que está sendo conduzida pelo Poder Concedente, que, conforme a minuta, representa a União como parte do Contrato. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

		processo de desestatização. Em verdade, nota-se que entre o item 2.1 desta minuta, com o item 2.1 da minuta do processo de desestatização, foi somente inclusa a palavra “parcial” antes de “funções de administração”. Na realidade, o atual procedimento continua a ser para a PRIVATIZAÇÃO/DESESTATIZAÇÃO do Porto de Itajaí, desta vez com um diferencial de manter a autoridade municipal meramente figurativa. Data vênia, a proposta deste processo de licitação é irregular, dentro da política pública do atual governo federal, que já havia anunciado o cancelamento da desestatização do porto de Itajaí, mas de forma impudica mantem na figura do concessionário o poder de administração do porto, mais poder e incumbência que a própria delegatária e superintendência municipal. Com a outorga da administração do porto organizado ao seu próprio operador portuário, em nada distinguirá o porto organizado com o terminal de uso privado, ocorrendo um atropelo à Lei 12.815/13. A lei não permite que a autoridade portuária, que neste caso se confunde com a Concessionária, opere de forma mercantil dentro do porto, salvo algumas exceções, o que a autoridade portuária deve fazer é qualificar a empresa que operará nos terminais. Veja o que diz o artigo 19 da lei portuária: Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. A administradora do porto, conforme reza a lei, somente poderá explorar áreas não afetadas às operações. Não há outra interpretação possível a não ser que não pode haver confusão entre a administradora portuária e o operador portuário. Ou seja, a administradora portuária somente poderá operar de forma direta nestas áreas não afetadas às atividades econômicas, e também, não cabe a operadora/concessionária administrar um porto público. Desta forma, como sugestão ao certame, a alteração da redação da Cláusula 2.1, para que se exclua a função de administração à Concessionária, ficando a seguinte redação: 2.1. Este contrato tem por objeto a Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho parcial das funções de Administração do Porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, incluindo a cessão onerosa de áreas, instalações e equipamentos, por prazo determinado, nos termos do Edital, deste Contrato de Concessão e em seus respectivos Anexos.	
Minuta de Contrato	2.1.1.1. O desempenho	2.1.1.1 O desempenho parcial das atribuições legais de administração do	Agradecemos a contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de

	parcial das atribuições legais de administração do porto contempla, dentre outros aspectos, a operacionalização do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário.	porto contempla, dentre outros aspectos, a operacionalização do uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário. No antigo processo de desestatização, um dos pontos mais contraditórios foi a determinação para que se utilizasse dinheiro da outorga para a dragagem a montante, beneficiando assim empresas privadas com o dinheiro público. Item qual foi determinado pelo TCU a sua retirada, perante a ilegalidade. Primeiramente, vale pontuar que a Lei 12.815/13 não traz em seu arcabouço a atribuição à Concessionária de administradora de canal Aquaviário. Ademais, conforme se viu em audiência pública, é ponto pacífico dentre os que se manifestaram que inserir no objeto da licitação a exploração do canal Aquaviário, inclusa a obrigatoriedade de dragagem, é uma forma de limitar os participantes do edital, pois, há poucas empresas no mundo especializadas neste serviço. Com isso, armadores interessados em participar do leilão poderão desistir por não ter como cumprir com a obrigação imposta no edital. A complexidade da administração de um canal Aquaviário deveria ser objeto de licitação própria, e não, incluir tal obrigação dentro de uma licitação também complexa. Desta forma, sugerimos que seja retirada do objeto do edital as demandas acerca do acesso aquviário.	segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição foi acatada.
Minuta de Contrato	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.	3.1. A Área da Concessão corresponde à 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, no termos deste Contrato de Concessão e do anexo 8. Os estudos que foram utilizados para o presente certame tem como base, quase em sua totalidade, o mesmos estudos utilizados no processo de desestatização realizados pela EPL. Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão incluía a futura aquisição da Braskarne. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo a aquisição da Braskarne. Porém, praticamente sem alteração no Estudo de Engenharia, a versão revisada entregue para a análise do TCU teve suprimida a necessidade de aquisição da Braskarne. No despacho da ANTAQ juntado ao	Agradecemos a contribuição. Informamos que a minuta de contrato não prevê quaisquer vedações a operação de carga geral, podendo o futuro concessionário realizar a movimentação, bem como contratar operadores portuários para tanto. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Não obstante, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

processo 50300.020893/2021-36, (página 990), acerca da avaliação das ressalvas contidas na Deliberação-DG nº 93/2022, que aprovou a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 05/2022-ANTAQ, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão do Porto de Itajaí/SC, o Agência Regulatória justificou a retirada na obrigatoriedade alegando, dentre outras coisa, que a área não é essencial para viabilizar as atividades do Porto. Já em audiência pública do dia 23/04/2024, o Sr. Fernando, diretor do INFRA e responsável pelo projeto, justificou a retirada da obrigatoriedade da aquisição da Braskarne, a pedido da Prefeitura de Itajaí. A insistência de incluir a Braskarne à área concessionada, se dá pela necessidade de continuidade da carga geral no porto de Itajaí, modalidade que vem demonstrando sua importância neste momento de crise no porto de Itajaí, e que será esquecida assim que um grande armador de contêineres assumir a concessão do porto. Se os estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo concessionário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui opera. Ademais, o TUP da Braskarne vem ao longo dos anos passando por inúmeros procedimento de fiscalização e denúncia, tendo em vista o seu desvio de finalidade (50300.005750/2019-80, 50300.001572/2009-46, 50300.011583/2020-40, 50303.000620/2015-13). Inclusive, vale citar o voto de um diretor da ANTAQ que entendeu pela procedência da denúncia feita pela ABRATEC contra a Braskarne, determinando abertura de fiscalização, assim justificando seu voto: Em síntese, a juízo deste Diretor Relator, além de fortes indícios da existência de assimetria concorrencial, é latente certo nível de desvio de finalidade nas outorgas dos referidos terminais privados: a uma: porque o volume de investimentos público e privados alocado numa infraestrutura pública de acesso e movimentação de contêineres, tais como cais, piers e equipamentos, são infinitamente maiores nos arrendamentos portuários, do que aquela realizada nos pátio de armazenagem dos terminais privados; a duas: nos terminais privados mencionados não há possibilidade técnica de operação de navios porta-contêineres de longo curso, por restrição de calado no canal canal de acesso aos indigitados terminais privados, conforme relatado; a três: a operação de cargas em contêineres realizadas, única e exclusivamente, na

		armazenagem e aqueles oriundos da navegação de longo curso, recebidos por via terrestre, sob o regime alfandegário de DTA/DTC; a quatro: a ausência de equipamentos portuários que possibilite a operação de movimentação (embarque e/ou desembarque) do navio para o cais, em regime de eficiência, uma vez que tem alguns tem detém apenas guindastes; e a cinco: a operação única e exclusiva de contêineres sob o regime de DTA/DTC recepcionados por transporte rodoviário, via terrestre, neste cenário, não os distinguindo dos "portos secos", não está agasalhada pelo marco regulatório do setor portuário contido na Lei nº 12.815, de 2013. As reclamações sobre esse TUP é por ter atuação como porto seco, pouco utilizando o seu berço de atracação para a movimentação aquaviária. Assim, para que o terminal tenha efetiva utilidade social, requeremos a inserção da obrigação de aquisição pela Concessionária, servindo o terminal exclusivamente para movimentação de carga geral.	
Minuta de Contrato	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.	3.1. A Área da Concessão corresponde à 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, no termos deste Contrato de Concessão e do anexo 8. Em relação à atividade portuária, o ano de 2023 foi desastroso em especial aos trabalhadores portuários de Itajaí, que foram os mais afetados com o também desastroso processo de desestatização do porto, procedimento muito parecido com o que se apresenta neste edital. Devido ao monopólio da carga conteinerizada no Porto de Itajaí que já ocorre há anos, e que se manterá pelos temos deste procedimento licitatório, a cidade de Itajaí e os trabalhadores portuários se viram refém de uma só modalidade de operação no porto, tal como ocorre em terminais portuários. Assim, durante o ano que passou e durante o transcorrido em 2024, o que vem mantendo a cidade e os trabalhadores é a carga geral e navios de passageiros. Na temporada 2023/2024, houve 42 escalas de navios de passageiros dentro do porto organizado. A proibição da Concessionária operar em áreas destinadas a movimentação de passageiros, impede a livre concorrência de empresas que tenham capacidade de execução de ambas as operações, tanto contêineres e como passageiros. Ademais, o próprio contrato prevê a possibilidade de expansão, expansão que poderá resultar em criação de berço de atracação voltada a esta modalidade de operação, não devendo então haver	Conforme item 118 do Anexo I ao contrato, a concessionária disponibilizará, até a entrada em operação do novo terminal de passageiros de itajaí, área para a movimentação de passageiros, de maneira a resguardar essas operações. Após a construção do novo terminal de passageiros, a forma da operação será definida pela autoridade portuária pública. Dessa forma, a operação de passageiros está resguardada pela minuta de contrato e demais itens da modelagem. Não obstante, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		está limitação. Ainda, a proibição, novamente coloca em risco os trabalhadores e o município, no caso de haver novamente o cenário que se encontra o porto hoje, totalmente sem linhas de contêineres. Desta forma, fazemos a sugestão para que não haja a limitação acerca da área de operação de navio de passageiros, e que este novo terminal, obrigatoriamente seja incluso dentro da poligonal do porto organizado, ficando a seguinte redação: 3.1. A Área da Concessão corresponde à 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, no termos deste Contrato de Concessão e do anexo 8.	
Minuta de Contrato	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. A Área da Concessão poderá ser alterada para atender às necessidades de desenvolvimento do Porto Organizado ou demais hipóteses previstas no Anexo 8. 3.1.2. 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. A supracitada cláusula do Contrato de Concessão faculta a possibilidade de alteração da Área de Concessão, ao invés de impor tal obrigação. Por sua natureza um porto público só encontra sobrevivência e competividade com sua expansão, essa, inclusive, é uma das vantagens de um porto público, a possibilidade/facilidade de expansão por meio de desapropriações de área particulares. Um porto público que não se expande está fadado a ser obsoleto, prova disso vem ocorrendo no nosso porto, que há anos a sua administração foca unicamente em um tipo de carga (contêiner), e com o imbróglio do fim do arrendamento da APMT, o porto de Itajaí praticamente parou há 1 ano, havendo movimentação esporádica de carga geral nos berços públicos. O Porto de Itajaí, no que pese a sua comprovada eficiência é um porto de dimensões diminutas se comparadas aos demais portos públicos. Se levarmos em consideração que o Porto de Itajaí que é composto por 4 (quatro) berços de atracação, mas 2 (dois) destes berços são reservados ao arredamento para carga conteinerizada, restam 2 (dois) berços públicos com 490 metros de extensão, muito pouco para ser atrativo para os demais operadores que visam operar em Itajaí, gerando diversidade de carga e riqueza ao município, mas, principalmente, para não deixar o município refém de um só tipo de carga, o que vem ocorrendo. O Porto de Itajaí é um PORTO PÚBLICO, e não um terminal de contêiner. O Porto de Itajaí sempre teve operação de carga geral, o aumento exponencial da operação de	Agradecemos a contribuição. Informamos que a modelagem atual contempla exatamente a poligonal recentemente revisada para o Porto de Itajaí. Ainda, não há que se falar em aumento da área da poligonal do Porto sem que seja respeitado o rito estabelecido na Lei dos Portos, não podendo o contrato de concessão se sobrepor aos ditames legais. Dessa forma, a contribuição não será acatada.

		contêineres se deu após o arrendamento dos 2 (dois) berços pela empresa APM Terminals. No ano de 2007, ano que antecedeu as enchentes que destruíram os berços públicos, esses eram a grande fonte de receita do município. O crescimento da economia do município está diretamente ligada à extensão da poligonal do porto público. Segundo estudos do DIEESE, entre 1995 (ano quem que o porto passou a ser público) até dezembro de 2020, o Porto de Itajaí teve uma expansão de 267% em sua área e o município passou a integrar o grupo de 12 cidades do Brasil com a maior arrecadação de impostos federais. Nesse período, o Porto de Itajaí apresentou um aumento de 598% na movimentação de TEUs (contêineres) e 391% de crescimento na movimentação de cargas (tonelagem). file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/Porto%20de%20Itajai%CC%81%202021%20(1).pdf Tendo isso em mente, a questão de expansão da Área do Porto Organizado não deve ser facultativa, mas sim obrigatória, não somente para aumentar a capacidade de operação da carga principal, contêineres, mas também para fomentar a diversidade de operação, seja carga geral, passageiros, ro-ro. Assim sendo, sugerimos que seja determinado a alteração do item, para contar como obrigatória a expansão da Área de Concessão, e que essa nova área seja adequada a expansão da poligonal do porto organizado de Itajaí.	
Minuta de Contrato	6.2. A Concessionária se obriga a pagar a Contribuição Variável e a Contribuição Fixa, mediante depósito diretamente na Conta Única do Tesouro, conforme os valores, percentuais e condições indicados nesta Cláusula.	6.2. A Concessionária se obriga a pagar ao Poder Concedente a Contribuição Variável e a Contribuição Fixa, mediante depósito diretamente na Conta Vinculada, conforme os valores, percentuais e condições indicados nesta Cláusula. O Item 6.2, trata do pagamento obrigatório que a Concessionária terá que pagar ao Concedente, com base na Contribuição Variável e a Contribuição fixa. No entanto, os cálculos atribuídos as Contribuições foram feitas de forma equivocada. No Estudo Operacional, nota-se que no item 3, que trata dos custos, o estudo foi categorizado entre custos fixos e custos variáveis, incluindo como custo fixo a mão-de-obra via OGMO. Dentre o custo fixo com mão-de-obra “própria”, há funções de operador de equipamento e auxiliares, funções que são exclusivas dos trabalhadores portuários com registro no OGMO, ainda que vinculados à empresa. Ainda, percebe-se que o custo destes trabalhadores levantado pelo estudo foram definidos utilizando-se referências dos sistemas SICRO (SC), SINAPI (SC) e SINE (Nacional). A média salarial destas equipes (operadores de máquina, por exemplo) informada no Estudo, que são funções exclusivas de trabalhadores portuários, é muito abaixo do que é praticado hoje. Somente para conhecimento, conforme Acordo Coletivo de Trabalho vigente quando	Agradecemos a contribuição. Informamos que além dos custos com mão de obra própria, foram considerados custos com a mão de obra avulsa, na forma estabelecida nas tabelas 18 e 19 da da Seção D. Adicionalmente, verificaremos o quantitativo de operadores que mantiveram vínculo empregatício com o antigo arrendatário, a fim de verificar se as estimativas de custos com mão de obra própria e os custos com OGMO foram proporcionalmente refletidos na modelagem proposta. Além disso, importante notar que é prática do setor portuário a utilização dos dados públicos das bases do SICRO, SINAMI e SINE, conforme metodologia aprovada pelo TCU. Assim, informamos que a contribuição será parcialmente acatada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão dos estudos do arrendamento, estimado para o segundo semestre de 2025.

		dos estudos feitos pela EPL e aproveitados pelo INFRA, firmado entre o Sindicato dos Arrumadores e APM Terminals, em que é acordado a possibilidade contratação de Arrumadores/Capatazia registrados no OGMO, com vínculo empregatício com prazo indeterminado junto à empresa operadora, a remuneração prevista para o Operador de Máquina IV (operador de MHC e STS) é de R$7.444,95 de salário base + 40% de adicional de risco + benefícios como plano de saúde e vale alimentação. Já o estudo aponta média salarial de R$2.364,84. Este erro apontado já alterará em muito o cálculo das despesas fixas da Concessionária. Assim, solicita-se que referente aos custos fixos, seja levado em consideração os salários dos Operadores de Equipamentos e Auxiliares (trabalhadores com registro no OGMO vinculados à empresa), a média praticada em cada Acordo Coletivo de Trabalho, e não dados do SINE.	
Minuta de Contrato	7.1. Compete à Administração Portuária Pública elaborar proposta de PDZ, ouvida a Concessionária, apresentando revisões periódicas a cada 4 (quatro) anos, e submetê-las ao Poder Concedente, observado o Plano Nacional de Logística, o Plano Setorial Portuário, o Plano Mestre da região, as diretrizes do Poder Concedente e os direitos e competências da Concessionária dispostos no presente Contrato de Concessão, especialmente no que diz respeito a Área da Concessão.	7.1.Compete à Administração Portuária Pública elaborar proposta de PDZ, ouvida a Concessionária, apresentando revisões periódicas a cada 4 (quatro) anos, e submetê-las ao Poder Concedente, observado o Plano Nacional de Logística, o Plano Setorial Portuário, o Plano Mestre da região, as diretrizes do Poder Concedente e os direitos e competências da Concessionária dispostos no presente Contrato de Concessão, especialmente no que diz respeito a Área da Concessão. O item 7.1 indica a competência da administração do porto em elaborar proposta de PDZ, “ouvida a Concessionária” atribuindo condições de sua observância para a sua elaboração. Primeiramente, é muito vago a utilização do termo “ouvida a concessionária. O que exatamente significa? A autoridade portuária deve somente consultar a empresa Concessionária? A empresa Concessionária terá poder de veto? De propor alteração ao PDZ? Entendo que tal termo deve ser melhor definido. Ademais, vale lembrar que o PDZ, conforme glossário da própria minuta do contrato indica que se trata de: 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. Notadamente, as delimitações do zoneamento da área do Porto Organizado está diretamente ligado aos direitos dos trabalhadores portuários, visto que é dentro desta poligonal que o trabalhador possui o seu direito à exclusividade. Dito isso, nada mais justo que para a elaboração de proposta do PDZ também passe pelo crivo da mão-de-obra, inclusive, além dos planos elencados que devem ser observados para a elaboração do PDZ, de igual	Agradecemos a contribuição. O termo "ouvida a Concessionária" significa que, no processo de elaboração ou alteração do PDZ, deverá ser disponibilizada a possibilidade de a Concessionária se manifestar sobre o PDZ e suas alterações. Ademais, as alterações na poligonal dos portos organizados são disciplinadas pela Lei dos Portos, que prevê a competência do Presidente da República no estabelecimento da área dos portos, conforme seu art. 15. Além disso, deve-se levar em consideração as relações porto-cidade no momento das revisões do PDZ, o que não significa subordinação ou observação obrigatória do Plano Diretor Municipal, mas sim compatibilização. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

		forma deve ser determinada a observação do Plano Diretor municipal. Conforme recente Plano Diretor aprovado em 2024, além de uma Zona Portuária específica para a expansão do porto público, foi criado no seu artigo 192 o Conselho do Porto, que tem dentre suas previsões: LC 449/04: Artigo 192: O Conselho do Porto é o órgão colegiado permanente, de caráter consultivo e deliberativo, que reúne representantes do Poder Público e da sociedade civil e que possui as seguintes atribuições: I - analisar, debater, deliberar e participar dos processos de elaboração e revisão do Plano Diretor de Itajaí atinentes a Zona Portuária; II - analisar e deliberar sobre as propostas de detalhamento, regulamentação, lei e demais instrumentos de implementação da expansão do Porto de Itajaí; III - acompanhar e avaliar o projeto de expansão do Porto de Itajaí, inclusive na criação de Decretos de desapropriação de áreas destinadas à expansão; IV - analisar, em grau de recurso e de forma deliberativa, a aprovação dos Projetos de Expansão do Porto; V - propor ajustes e mudanças nas estratégias e prioridades do Plano de Expansão do Porto de Itajaí, apresentar projetos e programas de política urbana, segundo os resultados do controle, avaliação e acompanhamento; § 1º No exercício de suas atribuições, o Conselho do Porto poderá solicitar informações aos órgãos do Município e convocar, quando necessário, autoridades administrativas da municipalidade para prestar informações e esclarecimentos nas sessões de controle, acompanhamento e avaliação da gestão do Plano de Expansão do Porto. § 2º O Conselho do Porto deverá ser composto por 01 (um) membro do Gabinete do Prefeito, 01 (um) membro da Procuradoria-Geral do Município, 01 (um) membro da Autarquia Porto de Itajaí, 01 (um) membro da Secretaria Municipal de Governo, 01 (um) membro do OGMO/Itajaí, 01 (um) membro do Intersindical Patronal, 01 (um) membro da Intersindical Laboral e 01 (um) membro do SINTAC. Qualquer alteração do PDZ fica obrigada à adequação ao Plano Diretor, que por sua vez, cria um Concelho do Porto composto pela Intersindical dos Trabalhadores, com a incumbência de acompanhar e deliberar sobre a expansão do porto, devendo então se determinada a inclusão de obrigatoriedade de observação do Plano Diretor do Município, no caso de revisão do PDZ e REP, ficando então a seguinte redação: 7.1.Compete à Administração Portuária Pública elaborar proposta de PDZ, ouvida a Concessionária, apresentando revisões periódicas a cada 4 (quatro) anos, e submetê-las ao Poder Concedente, observado o Plano Diretor do Município, o Plano Nacional de Logística, o Plano Setorial Portuário, o Plano Mestre da região, as diretrizes	

		do Poder Concedente e os direitos e competências da Concessionária dispostos no presente Contrato de Concessão, especialmente no que diz respeito a Área da Concessão.	
Minuta de Contrato	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. 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. Referente as obtenções de área pela Concessionária, entendemos que deve ficar claro e expresso que estas áreas devem estar inclusas na poligonal do porto organizado, visto que o objeto desta licitação é do porto público, não sendo cabível o investimento da concessionária fora da poligonal.	Agradecemos a contribuição. A Subcláusula 1.1.1.6 define Área da Concessão como área contida dentro da Área do Porto Organizado. Logo, se a Concessionária deve garantir a posse dos imóveis no interior da Área da Concessão, fica claro que as áreas deverão estar situadas dentro da poligonal do porto. Por essa razão, entende-se como desnecessária a complementação do clausulado. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	12.12. Compete à Concessionária elaborar Plano de Responsabilidade Social Corporativa (PRSC), em até 18 (dezoito) meses contados da Data de Assunção.	12.12. Compete à Concessionária elaborar Plano de Responsabilidade Social Corporativa (PRSC), em até 18 (dezoito) meses contados da Data de Assunção. O Item 13.12 determina a criação do Plano de Responsabilidade Social Corporativa, sendo que no subitem 12.12.3, dá as diretrizes para a sua criação. O Plano, como o nome bem diz, deveria também servir para a garantia dos direitos sociais da classe trabalhadora. É possível, se houvesse um PRSC com foco na responsabilidade social imposto à antiga arrendatária, que os trabalhadores portuários de Itajaí não estivessem na situação precária que se encontram, com redução drástica de sua única fonte de renda. Para que o poder concedente não repita o erro cometido com os trabalhadores portuários de Itajaí, é oportuno que as diretrizes para a criação deste Plano foque também nas garantias sociais dos trabalhadores, prevendo assim uma subcláusula com a seguinte diretriz: 12.12.3.5. a garantia de trabalho e renda aos atuais trabalhadores portuários registrados ou cadastrados no OGMO/Itajaí, independentemente de alteração legislativa referente à exclusividade.	Agradecemos a contribuição e informamos que o contrato de concessão não tem o condão de regulamentar as relações de trabalho, uma vez que existem leis e regulamentos específicos sobre a matéria. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	13.2. São deveres da Concessionária, quando da execução deste Contrato de Concessão:	13.2. São deveres da Concessionária, quando da execução deste Contrato de Concessão: Acerca do item 13.2, que trata dos deveres da Concessionária, cabe a seguinte ponderação e sugestão. Quando o Presidente Lula “encerrou” o antigo processo de desestatização do Porto, o fez a pedido dos Sindicatos laborais, com o intuito de não haver mitigação nos direitos conquistados pelos trabalhadores. Porém, está havendo um maciço ataque da Federação Patronal, com apoio de políticos, do judiciário e do TCU,	Agradecemos a contribuição e informamos que o contrato de concessão não tem o condão de regulamentar as relações de trabalho, uma vez que existem leis e regulamentos específicos sobre a matéria.

subvertendo a verdade para apontem como um dos motivos para o “melhor” desempenho dos TUPs, em comparação à portos organizados, o direito à livre contratação de mão-de-obra, no que o TCU em seu relatório denominou como “monopólio” do OGMO, exercido nos portos organizados. Tal indicativo de monopólio, que fora totalmente desvirtuado do estudo que foi apresentado, demonstra cabalmente que há sim a pretensão de alteração do regime de mão-de-obra exercida nos portos organizados, tanto é, que já se criou uma comissão completamente patronal na Câmara de Deputados, com o intuito de alterar a lei 12.815/13, no tocante à exclusividade dos trabalhadores. Se a intenção do Presidente Lula, de fato foi resguardar o direito dos trabalhadores ao determinar a não desestatização do Porto, embora o atual procedimento em nada difira, por qual motivo do poder concedente não prever no contrato de concessão cláusula que resguarde estes direitos? Não há a possibilidade de incluir uma cláusula que garanta ao novo concessionário a utilização dos atuais trabalhadores do sistema OGMO, com a garantia do trabalho e de renda, direitos esses hoje previstos na lei 12815/2013 e na OIT? Fato que exemplifica como que a mão de obra se adequou às tecnologias e, sobremaneira, a disposição dos trabalhadores em ceder parte de seus ganhos em favor da ampliação de cargas e sustentabilidade financeira da arrendatária, equilibrando lucro com responsabilidade social, demonstrando uma parceria nunca antes vista entre o setor laboral e patronal, é o histórico do Sindicato dos Arrumadores, denominado Capatazia, a exemplo das demais categorias que também cederam seus ganhos, com relação à operação manual e automatizada dos navios: Ano Modalidade Homens Valor/Unidade 2009 Operação Manual 08 R$ 2,94* 2020 Operação Automatizada 03 R$ 3,50 * se o valor de R$ 2,94 fosse corrigido monetariamente hoje estaria em R$ 5,45. Esta tabela além de refletir quanto a mão-de-obra tem sido parceira da arrendatária nas negociações, também desqualifica diversos argumentos sobre os efeitos danosos de um “monopólio” dos trabalhadores. Pode-se dizer, que considerando a inflação e o quantitativo de homens que foi reduzido, os trabalhadores da capatazia deixaram de auferir ganhos de 400% neste período. É claro que fruto disso se deve à automação e modernização dos equipamentos, mas é inegável que isso demonstra o caráter flexível dos trabalhadores. Outra importante informação que devemos trazer para apreciação é a ocorrência da contratação com vínculo, via seleção do OGMO, atualmente de 111 trabalhadores portuários avulsos estão

		vinculados à operadora portuária, fruto de Acordos e Convenções coletivas, e que estão assim distribuídos: Operador de Empilhadeira III – 36 Conferente de Pátio – 4 Operador de Máquina IV – 20 Operador de Terminal Tractor – 51 Esta informação demonstra o quanto os trabalhadores são organizados em nosso porto e atendem as demandas da operadora, se adequando à realidade da economia. Dito isso, o que se requer é que os direitos já conquistados pelos trabalhadores portuários mantenham-se, e mesmo que havendo posterior mudança legislativa, que de forma antecipada seja resguardado no contrato de concessões estes direitos. Assim, em razão das ponderações com relação ao risco de perda dos postos de trabalhos, e/ou a queda brusca da remuneração, deve ser observada a exclusividade do trabalhador portuário da forma que solicitamos que seja incluso na minuta do contrato os itens: xxx – Seja garantido pelo licitante vencedor, no Contrato de Concessão os direitos sociais e trabalhistas dos trabalhadores portuários inscritos no OGMO; xxx – Seja previsto no Contrato de Concessão, pelo prazo de sua duração, a garantia dos direitos dos portuários previstos no Capítulo VI da Lei 12.815/2013, combinado com o dispositivo na lei 9.719/98 e na convenção 137 da OIT; xxx – Seja previsto no Contrato de Concessão, que o Licitante vencedor deverá manter a média salarial dos trabalhadores e os benefícios, considerando cada uma das categorias, calculo que deverá ter como base os dados do OGMO	
Minuta de Contrato	13.3. Com relação às competências legais de administração do porto, são deveres da Concessionária:	13.3. Com relação às competências legais de administração do porto, são deveres da Concessionária: O item 13.3 trata da competência da Concessionária como Administradora do Porto. Como apontado no Contrato de Concessão, a empresa Concessionária poderá explorar diretamente o porto, sendo também uma operadora portuária. A Lei 12.815/13 delimita os direitos e deveres de cada uma das figuras, seja a competência da administradora do porto bem como a competência da operadora. No caso da Concessionária explorar diretamente, sendo ela também a operadora, como ficará o conflito de competência entre as incumbências legais da administradora e da operadora? Como que a Concessionária, por exemplo cumprirá o papel de fiscalizadora do operador portuário, sendo ela própria ambas as figuras? Sugerimos que seja suprimido todo o item aceca de seu papel de administradora.	Agradecemos pela contribuição. Não há conflito de competência no caso em questão, tendo em vista que o art. 20 do Decreto 8.033/13 prevê que o objeto do contrato de concessão poderá abranger o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias. Quanto à fiscalização, trata-se de atividade realizada, a rigor, pela agência reguladora. A Concessionária, conforme o item 13.3.2, deverá fiscalizar e executar, direta ou indiretamente, as obras de construção, reforma, eventual ampliação, melhoramento e conservação das Instalações Portuárias. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	13.11.6.3. Contratar seguro para acidentes de trabalho relativo aos colaboradores e empregados da	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. Em relação ao Item que trata dos seguros	Agradecemos a contribuição. Informamos que a cláusula de seguros tem o condão de obrigação de contratação de seguro para acidentes de trabalho, devendo a concessionária avaliar quais riscos devem ser cobertos.

	Concessionária alocados à prestação dos serviços previstos no Contrato.	que a Concessionária se obriga a manter ou contratar, não fica claro que o trabalhador portuário avulsos foi contemplado, pois a sua redação determina que a Concessionária ficará obrigada a contratar seguro para acidentes de trabalho relativo aos colaboradores e empregados da Concessionária alocados à prestação dos serviços previstos no Contrato. E os trabalhadores portuários avulsos não se moldam da tipificação do item, devendo ser previsto de forma expressa a obrigação para contratação de seguro aos Trabalhadores Portuários Avulsos, devendo constar a seguinte redação: 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 e aos trabalhadores portuários com registro ou cadastro no OGMO/Itajaí.	Nesse sentido, importante notar que o § 2 do art 33 da lei 12.815/13 prevê a responsabilidade solidária do próprio OGMO por indenizações decorrentes de acidentes de trabalho. Assim, não cabe ao contrato de concessão incluir os trabalhadores avulsos, por si só, como segurados obrigatórios no bojo do contrato, tendo em vista que existem previsões legais específicas sobre a categoria que devem ser observadas tanto pela concessionária quanto pelo OGMO. Dessa forma, a contribuição não será acatada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	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. 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: O item 19.1, trata dos riscos que a Concessionária é responsável ao receber a concessão do porto organizado. Há 44 subitens que estipulam os riscos inerentes à concessão, ainda que inicialmente o item 19.1 utilize o termo “sem limitação”, dando o entendimento que a lista não é exaustiva. Ainda, há a possibilidade da Concessionária pedir reequilíbrio contratual em alguma condições. Assim, é sabido que o atual modelo de mão de obra portuária é definida na Lei 12.815/13, em que dá aos trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO a exclusividade do serviço, e assim, principalmente no Porto de Itajaí, esta mão de obra possui vários direitos adquiridos ao longo dos anos, inclusive estabilidade salarial devido as negociações com os sindicatos e a frequência na operação portuária. Se a pretensa licitante conhece estes fatores, não seria correto de igual forma, se responsabilizar por estes “riscos”? risco de haver diminuição na movimentação e por conseguinte diminuição da renda, risco de desastre naturais que inviabilizem a operação tal qual aconteceu no ano de 2008, e ainda, o “risco” de se obrigar a manter o atual modelo de mão de obra, mesmo havendo alteração legislativa posterior, pois quando contratou com o poder concedente, era conhecedor da modelagem. Assim, tendo em conta os fatores supra, apresentamos como sugestão os seguintes subitens ao item 19.1, para que conste o seguinte: xxx. Risco de ter que manter a média salaria dos trabalhadores portuários avulsos em caso de paralização da operação ocasionado por desastre natural ou queda brusca na movimentação por	Agradecemos a contribuição. Entende-se que não cabe ao contrato de concessão regular as questões trabalhistas atinentes aos trabalhadores portuários avulsos, havendo legislação específica que garante os direitos e deveres dos trabalhadores, inclusive no que diz respeito a remuneração. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

		prolongado tempo, podendo a média salarial ser mantida por contratação de seguro; xxx. Ser obrigada a manter o atual modelo de mão de obra, independentemente de alteração legislativa, garantindo o direito à exclusividade aos trabalhadores já registrados ou cadastrados no OGMO/Itajaí.	
Minuta de Contrato	27.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação das atividades de administração do porto, no que lhe couber.	27.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação da atividade de administração do Porto Organizado. O item 27.1, admite a possibilidade de subcontratação pela Concessionária para obras e serviços, não especificando de forma mais detalhada quais tipos de obras e serviços é permitido a subcontratação. É sabido que obras e serviços operacionais são de exclusividade do trabalhador portuários com registro ou cadastro no OGMO, por força do artigo 40 da Lei 12.815/13. Assim, para que não haja dupla interpretação, apresentamos como sugestão alteração no item 27.1, para que expressamente vede a subcontratação para atividades atinentes aos trabalhadores portuários, assim sugerimos a seguinte redação: 27.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação da atividade de administração do Porto Organizado e aquelas atinentes à exclusividade das categorias diferenciadas previstas na Lei 12.815/13.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que não cabe ao contrato de concessão regular as questões trabalhistas atinentes aos trabalhadores portuários avulsos, havendo legislação específica que garante os direitos e deveres dos trabalhadores, inclusive no que diz respeito as funções exclusivas desses trabalhadores. Assim, não pode o contrato de concessão ampliar ou restringir direitos já tratados nas leis nacionais. Assim, a contribuição não será acatada. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	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 Contrato de Concessão.	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. O item 36.1 trata da criação de um comitê de resolução de disputa, que terá a incumbência a prevenção de desacordos e mediar soluções para possíveis divergências. Assim, é previsto 3 membros para compor o Comitê (1 do Concedente + 1 da Concessionária + 1 indicado por ambos). Não se ouvida que o regime portuário, diferentemente dos demais ramos econômicos é regido por lei própria Lei 12.815/13, que inclusive outorga aos TPAs a exclusividade da mão de obra no porto. Com experiência prática sobre possíveis conflitos e divergências acerca de cumprimento de contrato por uma empresa privada, agora substituída por uma concessionária, afirmo que muitas destas possíveis divergências estão ligas com a mão-de-obra, ou se não estão, atinge primeiramente a esses. Atualmente, há no porto de Itajaí uma grande parceria entre a operadora portuária, OGMO, representantes sindicais e SPI (poder concedente), que com frequência se reúnem para	Agradecemos a contribuição. Informamos que o cômite de resolução de disputas instituído no contrato não tem o condão de tratar de assuntos alheios as obrigações contratuais assumidas pelo Poder Concedente e pelo futuro Concesisonário no bojo da concessão. Assim, não há motivo para que outras partes sejam incluídas no referido cômite, uma vez que as controvérsias a serem tratadas são relacionadas tão somente ao Poder concedente e a futura concessionária. Dessa forma, a contribuição não será acatada.

		deliberarem acerca de conflitos. Esta parceria entre os 3 principais atores do cenário portuário (operadora portuária, superintendência e mão-de-obra) simplifica muitas divergências que surgem, e ainda, gera grande economia de tempo e dinheiro. Isto pois, se uma das possíveis divergências que o pretenso Comitê tiver que mediar se tratar sobre a execução do trabalho ou cláusulas sociais e trabalhistas, de nada valerá as suas decisões, sem a efetiva participação da mão de obra portuária. Assim, para acelerar e dar mais efetividade às decisões do Comitê, sugestiono que seja acrescido ao contrato os seguintes subitens: xxx Um membro será indicado pela Intersindical dos Sindicatos Portuários.	
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	5. Nessa linha, a presente Concessão tem como objetivo a provisão de infraestrutura e superestrutura portuária para o atendimento da movimentação e armazenagem de carga conteinerizada, podendo ser operadas eventualmente carga geral ou outra natureza de carga ao longo do contrato, desde que conste no PDZ vigente à época. Dentre os pontos pacíficos da audiência pública do dia 23/04/2024, ficou claro que toda a sociedade de Itajaí entende pela necessidade da continuidade da carga geral, sendo um ponto pacífico entre a classe laboral, empresarial, representantes políticos e outros. O motivo para o consenso se deu pela notoriedade da importância da carga geral para o nosso município, em especial em tempos de crise tal como vivencia o nosso porto. Já são quase 2 (dois) anos sem carga de contêineres, sendo que a sobrevivência dos trabalhadores só foi possível devido a carga geral. Ninguém ajudou os trabalhadores, muitos atrapalharam, inclusive, vale citar que a ajuda de custo aprovada pelo legislativo do município que seria pago pela SPI, um valor irrisório de R$500.000,00 (quinhentos mil) reais que serviria para o sustento dos trabalhadores, que logo no início da crise tiveram redução de 100% de suas rendas, a autorização para a ajuda de custo foi negado pela ANTAQ. Literalmente, se não surgisse carga geral, os trabalhadores portuário de Itajaí teriam morrido de fome. Agora, o projeto construído por pessoal que desconhecem a realidade de Itajaí, querem simplesmente acabar com a carga geral. Os estudos apresentados pelo INFRA estão desvirtuados da verdade, levam em consideração o interim de 2014 a 2022, deixando de fora os anos anteriores a enchente de 2008, onde haviam no porto de Itajaí diversos operadores e diversas modalidades de carga. Esquecem também, os 2 (dois) últimos anos, em que a empresa SC Portos vem atraindo ao porto diversas cargas ro-ro, siderúrgico, bobinas, celulose e mais. A intenção do desvirtuamento dos estudos	Agradecemos a contribuição. Informamos que a minuta de contrato não prevê quaisquer vedações a operação de carga geral, podendo o futuro concessionário realizar a movimentação, bem como contratar operadores portuários para tanto. Além disso, não há que se falar em desvirtuamento do porto. Cabe salientar que o estudo prevê a necessidade de aumento da eficiência das operações da principal carga do Porto de Itajaí, qual seja, a carga conteinerizada. Quanto a anexação da área da Braskarne, importa notar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da última audiencia pública do processo. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		é muito clara, querem transformar um porto multifuncional em um terminal de contêineres, tal como é a Portonave, por exemplo. Logicamente que a carga conteinerizada é mais lucrativa e atrativa, motivo pelo qual as autoridades públicas tendem a esta modalidade de operação, no entanto, a exploração de um bem público deve servir não somente ao enriquecimento da classe empresarial e a ganancia das autoridades públicas, deve também atender ao clamor popular cumprindo sua função social, que no caso em tela, seria cumprir com a garantia de renda dos trabalhadores, para que não mais se vejam reféns de uma única modalidade de carga. Se os estudos apontam para a necessidade de os 4 (quatro) berços servindo à carga conteinerizadas, garantindo a concorrência da Concessionária com os demais portos e demais TUPs da região, que se anexe a Braskarne à área concessionada, que se determine a aquisição de novas áreas para construção de novos berços, garantindo então a viabilidade de carga geral com a concorrência de carga conteinerizada. De fato, conforme insistentemente disseram os representantes da ANTAQ e do INFRA durante a audiência pública, não há qualquer proibição para a movimentação de carga geral, porém, não há qualquer mínimo incentivo. Notadamente, as empresas que participarão do leilão serão grandes armadores do ramo de carga conteinerizadas, logicamente que esta empresa não irão operar e nem darão espaço para a operação de carga geral, ao menos que haja previamente uma obrigação. Também, não serve de desculpa aduzir que não se pode impor tal obrigação à Concessionária, pois o presente contrato impõe uma obrigação ainda mais complexa que é a necessidade de ter como subsidiária uma empresa de dragagem, empresas que são escassas em todo mundo. Se é possível tal obrigação, porque não prever a necessidade que também opere carga geral, cumprindo, além de tudo mais, a função social de quem explora um bem público. Desata feita, tendo em vista o clamor popular, tendo em vista as diversas manifestações a favor da carga geral em audiência pública, tendo em vista ao projeto democrático que tendem a criar neste edital, e mais, tendo em vista que no processo de desestatização diversas sugestões foram atendidas com a justificativa das manifestações, solicitamos a expressa obrigatoriedade da Concessionária operar carga geral, prevendo no mínimo a reserva de um dos 3 berços para esta modalidade, devendo então contar a seguinte redação: 5. Nessa linha, a presente Concessão tem como objetivo a provisão de infraestrutura e superestrutura portuária para o atendimento obrigatório da	

		movimentação e armazenagem de carga conteinerizada e de carga geral ou outra natureza de carga ao longo do contrato, independentemente da previsão de PDZ vigente à época..	
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	V.2. Serviços obrigatórios relativos ao acesso rodoviário ao terminal de contêineres 38.Para a prestação dos serviços obrigatórios relativos ao acesso rodoviário ao terminal de contêineres, a Concessionária deverá implementar os seguintes investimentos obrigatórios mínimos taxativos: Há a previsão para a implantação de investimentos mínimos, visando mitigar as dificuldades de mobilidade urbana, que virão junto a grande circulação de caminhões na parte central da cidade. Ainda, há a obrigatoriedade por parte da Concessionária de construir gates automatizados, pre gate/área de buffer no terminal, evitando a formação de filas. A finalidade desta obrigatoriedade de implantação de pátio de triagem é para que sirva de apoio logístico aos motoristas. Insta frisar, que a referida obrigatoriedade de melhorias ao atendimento aos motoristas e meios de otimizar e evitar filas foi uma conquista da Intersindical dos trabalhadores portuários de Itajaí, e demais entidades de classe representantes de motoristas, que levaram diretamente ao Ministro de Portos o pedido em forma de ofício. Além desse pedido, também foi requerido e atendido pelo Poder Concedente, a obrigatoriedade da Concessionária estipular como prazo máximo de espera dos caminhões em fila, 15 minutos, devendo, a própria Concessionária, conforme item 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.” Ou seja, a Administração Portuária Pública poderá em tempo real acompanhar o tempo de espera dos caminhões, devendo fiscalizar, possibilitando que qualquer interessado apresente denúncia à ANTAQ no caso de sobreposição de tempo. Como dito, esta conquista foi resultado da luta das classes trabalhadoras. Assim, referente ao pátio de triagem, há de se registrar que não será bem recebido pelos motoristas se for com o instituto de fazer com que o motorista tenha uma parada a mais, gerando mais custos, nada mais justo que os representantes destas classes possam também, juntamente com a empresa Concessionária, opinar sobre o local ideal para a implantação deste pátio de triagem e a finalidade, devendo o texto prever esta possibilidade de conversação com as	Agradecemos a contribuição e informamos que a contribuição será parcialmente acatada, incorporando a solicitação de inclusão de locais internos para descanso, hidratação e alimentação dos motoristas no item 44 do anexo 1.Entretanto, referente à inclusão do crivo opinativo para definição da localização do pátio de triagem, informamos que a área de buffer estabelecido com distância máxima de 10 (dez) quilômetros em relação ao porto permite ao futuro concessionário avaliar e estabelecer melhor alternativa logística e estratégica para o empreendimento, proporcionando flexibilidade comercial. Contudo, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		classes laborais antes da aquisição do local. Ademais, sobre o pátio de triagem as cargas de terminais locais devem ser previstas que as senhas/liberações sejam liberadas destes terminais diretamente para o porto e vice e versa, além de servir como pátio de triagem, que os locais sirvam como um local de descanso dos trabalhadores, que passam horas intermináveis na estrada, sendo que o bem-estar dos motoristas é um fator fundamental e preponderante para o bom andamento das operações. Ainda quanto ao pátio de triagem, antes de tudo é preciso prever como obrigatoriedade a liberação diária de fluxo de caminhões condizente com o espaço e equipamentos, é necessário no próprio terminal ter local adequado com infraestrutura para o motorista, área para travamento e destravamento, os gates serem informatizados com leitura de placas, ter a exigência de no mínimo 09 balanças como atualmente na Portonave. Assim sendo, requeremos que conte no item 44 do anexo 1, a seguinte alteração do texto, passando a prever: 44.Já os pátios de triagem rodoviários nas adjacências do porto têm a função de ofertar áreas nas proximidades do terminal para organização do tráfego rodoviário de acesso ao Porto Organizado de cargas fora da hinterlândia, de modo a reduzir externalidades negativas na mobilidade urbana do município de Itajaí. Os referidos pátios representam elemento obrigatório no sistema de acesso rodoviário do Porto Organizado, haja vista a relevância da relação harmônica portocidade para o sucesso do empreendimento, devendo ainda acomodar locais internos para descanso, hidratação, alimentação dos motoristas. O quantitativo mínimo de áreas necessário para o referido pátio é de 25.000 m² (vinte e cinco mil metros quadrados), devendo se localizar a uma distância máxima de 10 (dez) quilômetros em relação ao porto, local que deve ser escolhido em concordância com as entidades representativas de classe laboral.	
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	117. Adicionalmente à elaboração dos documentos obrigatórios necessários à gestão da Área da Concessão, para o exercício parcial das funções de administração do porto, na modelagem desta Concessão, caberá à Concessionária desenvolver Estudo de Viabilidade Econômico-Financeiro e Ambiental (EVTEA) que tenha por objeto a implementação do novo terminal de passageiros no município de Itajaí. O referido terminal deverá ser estabelecido fora da Área da Concessão e sua implantação e custos correspondentes ficarão a cargo da Administração Portuária Pública. O EVTEA a ser elaborado pela Concessionária terá a Administração Portuária Pública como cliente, haja vista a necessidade de definição do	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na

			local do mencionado terminal junto ao poder público municipal, bem como a relevância do ativo para a política pública de lazer e turismo do Município de Itajaí. Dessa forma, o EVTEA em questão deverá ser realizado conforme as diretrizes estabelecidas pela Administração Portuária Pública. A Concessionária deverá concluir os estudos em até 24 (vinte e quatro) meses a partir da Data de Assunção. A ANTAQ fiscalizará o cumprimento dessa obrigação contratual, ouvida a Administração Portuária Pública. O Contrato de Concessão prevê obrigação da Concessionária desenvolver um EVTEA para implementação de um novo terminal a ser construído fora da Área de Concessão, enquanto os custos atinentes ficarão a cargo da Administração Portuária Pública. A referida obrigação é um contrassenso aos princípios basilares da administração pública. Ora, como que ficará ao em cargo de uma empresa privada a elaboração de estudos para uma vultuosa obra, enquanto as custas para a elaboração e construção ficarão ao em cargo da administração pública? Quem fiscalizará se os estudos não serão superfaturados, em acordo com administradores públicos, com a finalidade de enriquecimento ilícito dos administradores públicos e dos empresários? Ademais, o problema supra apontado nem é o de maior relevância, a principal problemática nesta determinação de criação de um terminal de navios de passageiros fora da poligonal é a supressão do direito de trabalho aos trabalhadores portuários, sem qualquer contrapartida. A obrigatoriedade, de forma unilateral, tolhe um importante posto de trabalho dos TPAs, sem ouvi-los e sem apresentar uma nova fonte de serviço. Na temporada 2023/2024, houve 42 escalas de navios de passageiros dentro do porto organizado, sendo uma importante e fundamental fonte de renda dos trabalhadores portuários de Itajaí, juntamente com a carga geral, outro modal de carga que o presente edital tente a exterminar. Notadamente, o presente procedimento licitatório tende a transformar o Porto de Itajaí, em um terminal de contêineres, ignorando o histórico e vocação do nosso porto para carga geral, operação de passageiros e Ro-Ro. A transformação do porto de Itajaí em um terminal de contêineres é uma forma de aniquilamento do sistema de trabalho avulso, pois, incentiva que a empresa Concessionária que irá trabalhar somente com um tipo de carga, prefira vincular os trabalhadores portuários necessários para operação, deixando muitos outros trabalhadores sem a oportunidade de serviço. A solução para este problema social que será criado com este procedimento licitatório seria a previsão e obrigatoriedade do porto organizado de Itajaí fomentar outras modalidades de	Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que neste momento a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.

		operação, para as quais será mais atrativo o sistema avulso de contratação. Se os estudos feitos pela EPL e transcritos pelo INFRA, apontam que o tamanho diminuto do porto inviabiliza outro tipo de carga, porque não determinar que a Concessionária elabore um EVTEA para a aquisição do terminal da Braskarne, por exemplo? Primeiro, que fique claro, os estudos que apontam para a vocação de um único tipo de carga é no mínimo indiligente, atende unicamente a vontade e o clamor do setor empresarial, pois desconsiderou dados anteriores a 2014 e posterior a 2022, assim, não levaram em consideração as operações em berços públicos antes da enchente de 2008, e as que vem ocorrendo após o fim do contrato da APMT. Os dados que contrariam os estudos está disposto no site da SPI. Outrossim, se o Poder Concedente e os responsáveis pelo estudo entendam por continuar a ignorar dados reais, de que o porto de Itajaí comporta uma variedade de carga, da mesma forma que será criado um novo terminal de passageiros, deverá ser criado um novo terminal para carga geral, ou, anexado o terminal da Braskarne. Assim sendo, para sobrevivência da classe trabalhadora de Itajaí, solicitamos que a Concessionária elabore um EVTEA para a anexação do terminal da Braskarne, ou para a criação de um novo terminal a servir exclusivamente à carga geral	
Minuta de Edital	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;	1.1.3. 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. A referida definição informa que a Área do Porto Organizado poderá ser alterada para atender às necedades de desenvolvimento do Porto Organizado. A referida cláusula dá muita abertura para alteração do Área do Porto Organizado, alteração que afeta diretamente a classe trabalhadora, pois se diminuída, poderá retirar postos de trabalho dos TPAs. Sugerimos, que conste a seguinte redação: 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, vedada a sua redução.	Agradecemos a contribuição. Informamos que não estão previstas reduções na área da concessão. Ao mesmo tempo, a cláusula é clara em tratar das necessidades de desenvolvimento do Porto Organizado. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Edital	1.4. O objeto deste Edital é a cessão onerosa da Área da Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho parcial das	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,	Agradecemos a contribuição. Informamos que o art. 20 do Decreto 8.033/13 prevê que o objeto do contrato de concessão poderá abranger o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias. Ademais, conforme a Subcláusula 2.1.3.1 da minuta de

	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.	nos termos deste Edital, do Contrato de Concessão e em seus respectivos Anexos. No que pese a lei permitir que uma concessionária desempenhe funções de administradora de um porto, no caso em contento há peculiaridades que necessitam de especial atenção. O presente procedimento permitirá que a empresa concessionária explore as atividades portuárias diretamente, ou por meio de outro operador pré-qualificado, como dito, é possível que a concessionária atue como administradora, no entanto, tal atribuição não é permitida às empresas operadoras portuárias: Veja o que diz o artigo 19 da lei portuária: Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto. Com a possibilidade da Concessionária atuar como operadora direta, ficaria inviabilizada a sua administração, mesmo que parcial. Assim, sugerimos, que conste a seguinte redação do item: 1.4. O objeto deste Edital é a cessão onerosa da Área da Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para 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.	contrato, 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 no Contrato de Concessão. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Edital	3.5.9. 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.	3.5.9. 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. 3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas de Grupos Econômicos distintos em que ambos, cumulativamente: a) detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral localizadas nos Complexos Portuários de Itajaí ou de São Francisco do Sul; e b) atuem no mercado de transporte marítimo regular de contêineres. O desastroso processo de desestatização que passou o Porto de Itajaí, que resultou em sua derrocada, teve interferência direta do então Secretário de Portos Diogo Piloni, o qual iniciou um malfado processo e não o finalizou. Como se sabe, o ex-Secretário de Portos Diogo Piloni, antes de encerrado o processo se desligou da SNPTA e passou para a diretoria da TIL, acionista da empresa Portonave, posterior, passou a ser diretora da própria Portonave. Não foi por coincidência, que com a “quebra” do porto de Itajaí a maior beneficiada foi a Portonave, pois além de herdar linhas	Informamos que as questões concorrenciais atinentes ao edital foram devidamente auditadas pelo Tribunal de Contas da União, tendo ainda parecer específico do CADE e da ANTAQ sobre o assunto, sendo a avaliação das condições concorrenciais do certame conduzida de forma técnica e subtida a avaliação externa de diversos órgãos de Estado. Além do mais, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta trate da contribuição como um todo, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno.

		que aqui operavam, já tinha em seu cronograma a paralização de 50% de sua área para a realização de obras necessárias. A falta de um armador competitivo em sua margem oposta, beneficiou e propiciou o início das obras da empresa em que o ex-secretário passou a ser diretor, mitigando os danos, por exemplo, alteração de linhas de contêineres. Tal fato, a interferência direta do ex-Secretário Diogo Piloni no porto de Itajaí, inclusive foi objeto de uma CPI da Cidade, que apontou tais interferências e requereu ao Ministério Público as devidas providências. Até onde se sabe, o ex-Secretário ainda continua a trabalhar na iniciativa privada na TIL, acionista da Portonave. Tendo em vista que os atuais estudos deste processo de licitação tiveram como base os estudos da EPL, realizados na gestão do ex-Secretário Diogo Piloni, solicita-se a expressão proibição da empresa MSC, ou qualquer outra componente de seu grupo, de participar da licitação.	
Minuta de Edital	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).	4.13. 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. Referente ao Valor de Outorga previsto no item 4.13, o item 4.14 informa que a quantia deverá ser paga pela Adjudicatária conforme condições prevista no capítulo VI do Edital e subcláusulas 6.1 do Contrato. Ocorre, no entanto, que não há nas referências apontadas, informações acerca de quem receberá o valor de outorga, Poder Concedente ou Autoridade Portuária? Assim, sugerimos que conste expressamente a que a Adjudicatária pagará o valor de outorga.	Agradecemos a contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Edital	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)	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. Percebe-se que há a imposição para que os participantes do leilão tenha comprovação quanto a capacidade de operação com contêineres, somente. Durante a audiência pública ocorrida em 23/04/2024, quando praticamente todos os participantes se manifestaram no	Agradecemos a contribuição. Informamos que não há qualquer proibição a movimentação de carga geral no Porto de Itajaí e que o requisito de habilitação técnica está terlado ao vocacionamento principal do porto, qual seja, a movimentação de conteineres, não havendo motivo ou razão para a inclusão de uma habilitação técnica atrelado a carga geral. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

	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.	sentido de ser necessária e vital a continuidade de carga geral no nosso porto, tanto o Infra como a ANTAQ frisavam que não havia proibição à operação de carga geral, no entanto, como se percebe neste item e em vários outros, não há qualquer intenção de se manter esta modalidade de operação. Porém, se não há proibição, há a possibilidade de um operador de carga geral participar do leilão, devendo, de forma isonômica, ser solicitado comprovação de capacidade técnica de operação em carga geral, dos pretensos participantes.	
Minuta de Edital	4.51. A Proponente deverá apresentar os documentos a seguir listados para comprovar sua regularidade fiscal e trabalhista:	4.51. A Proponente deverá apresentar os documentos a seguir listados para comprovar sua regularidade fiscal e trabalhista: Os subitens trazem uma lista de diversos documentos que a empresa Concessionária deve apresentar, para comprovar a sua regularidade. Porém, nenhuma das certidões dão conta de registrar se a empresa, que poderá ser uma operadora portuária, possui pendência com o OGMO do porto em que já operou. Assim, requeremos que seja incluso o subitem 4.51.9, com a seguinte redação: 4.51.9. No caso da empresa ser operadora portuária e já tendo atuado no Brasil, apresentar prova de regularidade fiscal e trabalhista perante ao OGMO do porto em que operou.	Agradecemos a contribuição. Entende-se que a comprovação da regularidade é matéria relacionada a Lei de Licitações e aos demais normativos que regem o setor portuário, não podendo a minuta de contrato incluir requisitos de regularidade não previstos na legislação. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Edital	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 antiga arrendatária responsável pelas operações no Porto Organizado, APM Terminals Itajaí S.A., de que trata na Resolução ANTAQ nº 7.828, de 19 de junho de 2020, corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de abril de 2022.	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 antiga arrendatária responsável pelas operações no Porto Organizado, APM Terminals Itajaí S.A., de que trata na Resolução ANTAQ nº 7.828, de 19 de junho de 2020, corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de abril de 2022. Os valores que tratam a Resolução 7.828 da ANTAQ, é referente a uma indenização para equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento nº 030/2001 em favor da APMT, antiga arrendatária. Ainda que não seja da alçada deste procedimento avaliar a regularidade desta Resolução, a Intersindical informa, que ingressará na justiça para cobrar da APMT parte desta indenização, isto pois, quando a empresa alegou a necessidade deste reequilíbrio a ANTAQ, muitos sindicatos laborais realizaram negociações com desconto de serviço, a fim de reequilibrar as perdas alegadas. Ou seja, se a empresa perdeu, a mão de obra também, quando ofertou descontos à empresa arrendatária, que mesmo assim, além da economia que teve com a classe laboral, recebeu de bônus mais uma quantia de indenização da ANTAQ, indenização que será também requerida pela classe laboral. Assim sendo, requer	Agradecemos a contribuição. Informamos que não cabe ao Contrato de Concessão regular juízo acerca de disputas judiciais em curso, uma vez que cabe ao juízo competente a avaliação quanto as restrições de direitos ou acesso a bens ao longo do processo judicial. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

		que conste uma previsão para que a antiga arrendatária não tenha acesso aos valores enquanto houver disputa judicial acerca da quantia.	
Minuta de Edital	ANEXO 14 Requisitos do Plano Básico de Implantação (PBI)	3. Viabilidade técnica e operacional da Concessão Conforme a conceituação do próprio edital, PBI significa: “O Plano Básico de Implantação (PBI) tem o objetivo de informar ao Poder Concedente sobre as estratégias e sequenciamento etapas das intervenções a ser realizado pela Concessionária, para a consecução dos investimentos obrigatórios mínimos e provisão da infraestrutura necessária para o provimento dos serviços obrigatórios, previstos no Anexo 1 do Contrato de Concessão (Plano de Exploração Portuária – PEP).” Os subitens do item 3, descrevem uma série de medidas que a Concessionária terá que adotar e comprovar ao Poder Concedente no PBI, para somente após iniciar suas operações. Sabe-se, que os OGMOs são responsáveis pelo treinamento e aperfeiçoamento dos trabalhadores, Órgão que são mantidos pelos operadores, no caso, a Concessionária. A mão de obra será a responsável por em prática os serviços obrigatórios que a empresa Concessionária terá que desempenhar, dentre estes serviços, as operações com contêineres. Assim, o PBI também deve prever a forma de especialização e treinamento dos trabalhadores. Desta forma, requeremos inserir o subitem 3.16, com a seguinte redação: 3.16. Apresentação do cronograma físico e financeiro de treinamento aos TPAs, que deverá representar etapas semestrais de cursos de capacitação, formação e aperfeiçoamento.	Agradecemos a contirbuição. Informamos que as questões atinentes ao treinamento de trabalhadores e as obrigações da concessionária foram devidamente estabelecidas na minuta de contrato, em especial no que 12.12.5 da minuta de contrato. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Minuta de Edital	ANEXO 14 Requisitos do Plano Básico de Implantação (PBI)	3.1. As respostas aos itens referentes ao elemento do PBI viabilidade técnica e operacional devem ser organizadas em função dos quatro serviços obrigatórios previstos no PEP, a saber: (i) terminal portuário de contêineres; (ii) acesso rodoviário ao referido terminal; (iii) Infraestrutura de Acesso Aquaviário; e (iv) exercício parcial das atribuições legais de administração do porto. Novamente, ao contrário do que alegou o Diretor do INFRA e o Diretor da ANTAQ, notadamente o projeto é todo pensado para uma única modalidade de carga, o que, conforme se notou na audiência pública, é contrária à vontade da população. Solicitamos, que seja incluso como serviços obrigatórios previsto no PEP: (x) operação de carga geral.	Agradecemos a contribuição. Informamos que não há quaisquer óbices a movimentação de carga geral no Porto de Itajaí, não havendo razoabilidade na contribuição ao impor a movimentação de carga geral no Porto. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	CAPEX A modelagem realizada para a concessão, definiu o Capex conceitual com as intervenções e investimentos necessários para atender a demanda prevista no horizonte contratual, que incluíram os seguintes itens: III. Estruturas Retroportuárias: No primeiro estudo apresentado pela EPL, tinha em	Referente a anexação da área da Braskarne, importa destacar que a retirada da área foi proposta por diversas contribuições realizadas no âmbito da primeira audiência pública do processo de expansão da retro área do Porto de Itajaí. Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está

		seu CAPEX como investimento obrigatório a inclusão do TUP da Braskarne, obrigatoriedade suprimida a pedido. Agora, novamente se apresentaram diversos pedidos para sua inclusão, até para que se viabilize a continuidade da carga geral no Porto de Itajaí, assim, requer que seja incluso a alínea “l” ao item de estruturas, ficando a seguinte redação: l. TUP da Braskarne.	adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	LOCAÇÃO Além dos equipamentos que serão adquiridos, listados nos itens anteriores, outros equipamentos que são alugados pela atual arrendatária e também são necessários para a operação do porto, foram mensurados na modelagem do estudo no intuito de resguardar a continuidade da operação, computando as despesas de locação pelo futuro concessionário por período de um ano, conforme lista abaixo: l. 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. O item que traz uma lista com equipamentos que deverão ser alugados, tendo 5 (cinco) diferentes tipos de maquinários. No entanto, os equipamentos descritos na alínea “a” (três empilhadeiras para contêineres cheio – reatch-stackers) não era utilizados pela antiga arrendatária desde os últimos 2 anos de operação, sendo então, desnecessário a sua locação. Igualmente, os equipamentos descritos na alínea “b” (uma empilhadeira para Contêineres Vazios) nunca foi visto no porto de Itajaí, pelos trabalhadores. Assim, requer que seja revisto a necessidade de locação destes equipamentos, evitando que a proprietária receba por equipamentos inexistentes ou não necessários.	Agradecemos a contribuição e informamos que o investimento previsto para locação e indenização de bens não reversíveis ao poder concedente teve como premissa resguardar a continuidade operacional do Porto de Itajaí. Considerando que o terminal receberá novos investimentos provenientes do arrendamento de caráter temporário, informamos que os equipamentos e investimentos em locação serão reanalisados. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Ao mesmo tempo em que o estudo aponta que é necessário que os portos brasileiros se adequem a navios de 366m e futuramente a navios de 400m de LOA, o projeto não obriga a expansão da área portuária. Notadamente, percebe-se que a dragagem está sendo trabalhada e pensada para beneficiar o TUP da Braskarne, a qual será a maior beneficiada com a dragagem de uma empresa concessionária do Porto de Itajaí. Será quase 1 bilhão destinado à dragagem de acesso aquaviário,	Inicialmente, cabe salientar que os investimentos realizados no complexo portuário, especialmente no canal de acesso e suas infraestruturas, visa beneficiar todos os usuários, de maneira isonômica. Além disso, a contrapartida dos usuários é, justamente, o pagamento das tarifas portuárias, nesse caso, o pagamento da Tabela 1 pela utilização do canal de acesso. Além disso, não há que se falar em benefício ou favorecimento a Portonave, uma vez que o perfil de embarcações previsto para escala tanto na Portonave quanto

		dinheiro que sairá da empresa Concessionária do Porto de Itajaí para beneficiar uma empresa privada, concorrente ao porto itajaiense. Um exemplo de que a dragagem está sendo pensada a favor da Portonave, é que há previsão de dragagem de 16 metros, porém, os navios que atracam nos berços de Itajaí não carecem desta profundidade de dragagem. A dragagem de 16 metros é pensada e favorecida a Portonave. Ao menos, se poderia exigir uma contrapartida da Portonave por todo o benefício que receberá com a dragagem, assim, solicitamos que os estudos acerca dos investimentos aquaviários passem por nova análise, devendo prever uma contrapartida da empresa Portonave.	em itajaí é o mesmo. Mais uma vez, frisa-se que os estudos são conduzidos de forma transparente e técnica, em respeito as leis e as boas práticas de modelagem do setor portuário, sendo auditados pelo tribunal de Contas da União e plenamente debatido em audiências públicas.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Os estudos apontam que foi feita simulações computacionais para averiguar a capacidade de atracação e aproveitamento dos berços. Inclusive, considerou o crescimento da frota ao longo do tempo, descartando a possibilidade de atracação simultânea de 4 (quatro) navios, o que, justifica os pedidos da classe laboral pela imposição à Concessionária em alongar a área de concessão e os berços de atracação. Outrossim, nas simulações apontadas nos estudos não se percebeu uma situação de atracação de 2 (dois) navios de 400m em margens opostas, ou seja, um no porto de Itajaí e o outro no TUP da Portonave. É importante a verificação da possibilidade ou impossibilidade de atracação futura de 2 navios de 400m simultâneos, para já prever conflitos sobre a prioridade de atracação, assim, sugerimos que seja feita tal simulação.	Agradecemos a contribuição e informamos que a obrigação de realização de Estudos de Simulação de manobras - Fast-time e Real-time foram incluídos no Estudo, com previsão de execução na 1ª fase da concessão. Tendo em vista os diversos arranjos possíveis para a infraestrutura de acesso aquaviário ao Porto de Itajaí, no que tange às intervenções de engenharia a serem realizadas, o futuro concessionário terá obrigações de avaliar as condições de segurança à navegação, envolvendo a comunidade portuária afeta. Para tanto, foi prevista a realização de rodadas de simulação de manobras. Importante destacar que os resultados dessas novas rodadas de simulação, previstas no contrato e anexos, somar-se-ão às relevantes informações já produzidas pela SPI ao longo dos últimos anos.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Pátio de Triagem A futura concessionária irá realizar ações para redução de tempo de fila de modo a promover e resguardar uma boa relação porto-cidade. Com objetivo de mitigar impactos ocasionados pelo sistema rodoviário, será implantado pátio de triagem e fixado níveis de serviços almejados a serem cumpridos pelo futuro concessionário, para formação de filas aceitáveis, definidos com auxílio de normas técnicas. O Contrato de Concessão e seus anexos são os instrumentos jurídicos que atribuem direitos e deveres à Concessionária. Não há motivos para que um contrato tão complexo e amplo, deixe de prever quais “ações” que a Concessionária deverá adotar para a redução de tempo de fila, pois mesmo se adotar ações inócuas, em tese teria cumprido com a obrigação do anexo. Assim, que o INFRA apresente as ações que a futura concessionária deverá realizar para redução de fila, também, que especifique uma localização próxima para este pátio, a fim dos caminhoneiros analisarem a viabilidade do local.	Primeiramente vale destacar que o estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia que visa atender a diversas finalidades, entre as quais definir valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento. Portanto, o estudo de engenharia não apresenta detalhamento a nível de projeto básico ou executivo para os investimentos previstos no Capex. Vale destacar que a Minuta do Edital prevê que os interessados poderão realizar 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 e sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente e sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. Oportuno referir que o Anexo 1, da Minuta de Contrato, prevê ações claras e objetivas para redução de filas, que compreende

			os Indicadores de Desempenho do Contrato de Concessão ID2, que busca aferir a performance dos serviços obrigatórios da Concessão relativos ao acesso rodoviário ao terminal de contêineres, estabelecendo penalidades ao concessionário em relação ao número dias em que o tempo de espera de fila por veículo seja superior a 15 (quinze) minutos. No Capex são previstos investimentos em Gates e pátio de triagem. A localização do pátio de triagem foi estabelecida com distância máxima de 10 (dez) quilômetros em relação ao porto, de modo a permitir que o futuro concessionário avalie e estabeleça a melhor alternativa logística e estratégica para o empreendimento, proporcionando flexibilidade comercial. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres e, considerando que, neste momento, a União procederá com a concessão do canal de acesso, a presente contribuição perdeu seu objeto.
Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	34 – Custos, despesas e contribuição variável. Item 5: Custo com a Autoridade Portuária Pública: por diretriz do Poder Concedente, considerou-se uma obrigação de pagamento à Autoridade Portuária Pública, nos valores, prazos e formas explicitados na Seção D do Estudo; É inaceitável que um estudo de tamanha magnitude utilize como base de custo “diretrizes do poder Concedente”. São valor elevados que deveriam ter como fundamento dados e estudos completos, tal como foi feito em outros indicadores como o custo de operação. Solicitamos que o custo com a autoridade portuária pública seja melhor explicado, não os valores, mas sim a metodologia que se chegou a elevada obrigação.	Agradecemos a contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Seção F - Ambiental	Seção F - Ambiental	35 – Programas Ambientais. 14.3: 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 abril de 2022. 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. Os custos foram estimados com base no Contrato	Agradecemos a contribuição. Informamos que a solicitação realizada será estudada e, caso considerada pertinente, os custos com a manutenção de uma ambulância e um socorrista dentro do porto, 24hs por dia, será incorporada no estudo. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

		016/18 celebrado entre a Superintendência do Porto de Itajaí e a Empresa Suatrans Emergência S.A, o valor anual de R$ 27.505,13, que pode ser alterado dependendo da situação de emergência. Há um TAC feito pelo MP, com a antiga arrendatária e o Porto, no qual é obrigatório a presença de uma ambulância e um socorrista dentro do porto, 24hs por dia. Solicitamos que os custos deste serviço seja incluso na contabilização.	
Minuta de Contrato	12.3. Para explorar diretamente a Infraestrutura de Acesso Aquaviário, a Concessionária deverá constituir subsidiária, nos termos da Lei nº 6.404/1976 e regulamentação correspondente, com demonstrativos contábeis próprios e na forma de uma Sociedade de Propósito Específico, submetidos a auditoria independente, conforme regulação da ANTAQ e demais normas aplicáveis, e composta de, ao menos, uma empresa de dragagem.	Considerando o potencial ganho tarifário para a Concessionária decorrente do incremento do uso das Infraestruturas de Acesso Aquaviário e o aproveitamento de sinergias com os titulares dos Terminais de Uso Privado (TUPs) no Complexo Portuário, com consequentes ganhos de eficiência e produtividade para a Concessionária, é recomendável que o Contrato de Concessão preveja a possibilidade de que a Sociedade de Propósito Específico (SPE), a ser constituída pela Concessionária para a realização da dragagem na área do porto organizado, também seja responsável pela dragagem necessária para atendimento aos TUPs integrantes do Complexo Portuário, mediante a assunção dos custos correspondentes pelos respectivos titulares dos TUPs, sem que isso implique ônus adicionais à Concessionária ou prejuízos às suas atividades. Essa responsabilidade pode ser exercida, por exemplo, por meio da prestação de serviços pela SPE aos TUPs. Nesse arranjo, por meio de contratos bilaterais específicos, os TUPs seriam proporcionalmente responsáveis pelos custos envolvidos na atividade de dragagem da área fora do Porto Organizado, conforme a necessidade de cada um, obtendo ganhos consideráveis para o desenvolvimento logístico da região, sem onerar desproporcionalmente a Concessionária, sobrecarregar a coletividade nem afetar negativamente a operação do Porto Organizado. De outra forma, a responsabilidade também poderia ser exercida através da expansão, de forma geral, da dragagem para área fora do Porto Organizado, de modo a atender aos TUPs integrantes do Complexo Portuário. Neste cenário, a SPE poderia seguir as premissas operacionais e técnicas de dragagem previstas para o Porto Organizado e seriam praticadas tarifas portuárias diferenciadas e proporcionais à extensão utilizada por cada usuário do Porto Organizado, sem onerar a Concessionária, sobrecarregar a coletividade nem afetar negativamente a operação do Porto Organizado. Por outro lado, considerando as soluções apresentadas acima, o Porto Organizado teria maior eficiência operacional e incremento do uso das Infraestruturas de Acesso Aquaviário, uma vez que, seja em um ou outro	Agradecemos a contribuição. Informamos que o tema em tela foi tratado no âmbito do ACÓRDÃO Nº 245/2023 – TCU – Plenário, em seu item 9.2.2.1, que determinou 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" Assim, a contribuição não será acatada.

		cenário, o Porto Organizado seria proporcionalmente remunerado pela expansão das atividades de dragagem. Assim, sugerimos a alteração do item 12.3 da minuta de Contrato de Concessão para que tenha a seguinte redação: [Para explorar diretamente a Infraestrutura de Acesso Aquaviário [e serviços a ela relacionados no Complexo Portuário], a Concessionária deverá constituir uma nova sociedade, nos termos da Lei nº 6.404/1976 e regulamentação correspondente, com demonstrativos contábeis próprios e na forma de uma Sociedade de Propósito Específico, submetidos a auditoria independente, conforme regulação da ANTAQ e demais normas aplicáveis, tendo, ao menos, uma empresa de dragagem como acionista ou quotista, conforme aplicável.]	
Minuta de Contrato	13. Deveres da Concessionária	Considerando o potencial ganho tarifário para a Concessionária decorrente do incremento do uso das Infraestruturas de Acesso Aquaviário e o aproveitamento de sinergias com os titulares dos Terminais de Uso Privado (TUPs) no Complexo Portuário, com consequentes ganhos de eficiência e produtividade para a Concessionária, é recomendável que o Contrato de Concessão preveja a possibilidade de que a Sociedade de Propósito Específico (SPE), a ser constituída pela Concessionária para a realização da dragagem na área do porto organizado, também seja responsável pela dragagem necessária para atendimento aos TUPs integrantes do Complexo Portuário, mediante a assunção dos custos correspondentes pelos respectivos titulares dos TUPs, sem que isso implique ônus adicionais à Concessionária ou prejuízos às suas atividades. Essa responsabilidade pode ser exercida, por exemplo, por meio da prestação de serviços pela SPE aos TUPs. Nesse arranjo, por meio de contratos bilaterais específicos, os TUPs seriam proporcionalmente responsáveis pelos custos envolvidos na atividade de dragagem da área fora do Porto Organizado, conforme a necessidade de cada um, obtendo ganhos consideráveis para o desenvolvimento logístico da região, sem onerar desproporcionalmente a Concessionária, sobrecarregar a coletividade nem afetar negativamente a operação do Porto Organizado. De outra forma, a responsabilidade também poderia ser exercida através da expansão, de forma geral, da dragagem para área fora do Porto Organizado, de modo a atender aos TUPs integrantes do Complexo Portuário. Neste cenário, a SPE poderia seguir as premissas operacionais e técnicas de dragagem previstas para o Porto Organizado e seriam praticadas tarifas portuárias diferenciadas e proporcionais à extensão utilizada por cada usuário do Porto Organizado, sem onerar a	Agradecemos a contribuição. Informamos que o tema em tela foi tratado no âmbito do ACÓRDÃO Nº 245/2023 – TCU – Plenário, em seu item 9.2.2.1, que determinou 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" Assim, a contribuição não será acatada.

		Concessionária, sobrecarregar a coletividade nem afetar negativamente a operação do Porto Organizado. Por outro lado, considerando as soluções apresentadas acima, o Porto Organizado teria maior eficiência operacional e incremento do uso das Infraestruturas de Acesso Aquaviário, uma vez que, seja em um ou outro cenário, o Porto Organizado seria proporcionalmente remunerado pela expansão das atividades de dragagem. Assim, sugerimos a alteração do item 13.4 da minuta de Contrato de Concessão para que tenha a seguinte redação: “13.4. Com relação à Infraestrutura de Acesso Aquaviário [e às atividades a ela relacionadas], são deveres da Concessionária” (...). Por fim, sugere-se a inclusão do item 13.4.1.1 na minuta de Contrato de Concessão: [13.4.1.1. a Concessionária deverá realizar as obras e serviços de engenharia de dragagem no Complexo Portuário por meio da sociedade constituída na forma da cláusula 12.3 deste Contrato].	
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	Item VI.2. Plano de Dragagem e Comitê de Dragagem do Anexo 1 do Contrato de Concessão Em vista da relevância da atividade de dragagem para a operação portuária e para o desenvolvimento de todo o plexo de atividades realizadas no Complexo Portuário, recomenda-se que o Comitê de Dragagem a ser constituído nos termos do Contrato de Concessão não esteja limitado ao caráter consultivo. Sugere-se que o Comitê possa deliberar (e não somente recomendar) matérias relacionadas à atividade de dragagem, desde que tais deliberações não prejudiquem as atividades da Concessionária sob o Contrato de Concessão nem onerem a Concessionária com encargos e custos adicionais, aos quais ela não estaria sujeita pelas regras da Concessão.	Agradecemos a contribuição. O Comitê de Dragagem é um mecanismo que visa a melhorar a transparência nas ações de dragagem no âmbito da concessão. Trata-se de um espaço para discussão do Plano Anual de Dragagem, no qual os interessados poderão apresentar contribuições ou reclamações, ampliando a coparticipação na gestão do serviço. Atribuir carater deliberativo para esse comitê pode acarretar sobreposições indesejadas de competências com Poder Concedente, agência reguladora e autoridade portuária, incrementando demasiadamente os riscos para a futura concessionária. Dessa forma, informamos que a contribuição não será acatada.
Minuta de Contrato	7. PDZ e REP	Com vistas ao desenvolvimento do Complexo Portuário como um todo, bem como para garantir o alinhamento do desenvolvimento do Porto Organizado de Itajaí com as necessidades logísticas dos usuários atendidos pelo Porto, recomenda-se que o Contrato de Concessão preveja que os demais agentes econômicos envolvidos no Complexo Portuário também sejam ouvidos durante o processo de elaboração do PDZ pela Administração Portuária Pública. Neste sentido, recomenda-se a inclusão de regra no Contrato de Concessão que preveja que o Comitê de Dragagem também seja ouvido para fins da elaboração de propostas de atualização do PDZ, ou, ao menos, que os demais TUPs do Complexo Portuário sejam ouvidos neste processo. Assim, sugere-se a alteração do item 7.1 do Contrato de Concessão para a seguinte redação: “7.1. Compete à Administração Portuária	Agradecemos a contribuição. dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

		Pública elaborar proposta de PDZ e procedimentos que deverão ser observados em suas revisões para que seja garantida a transparência dos estudos e documentos pertinentes e o recebimento de contribuições de eventuais interessados, sendo ouvida a Concessionária e o Comitê de Dragagem, apresentando revisões periódicas a cada 4 (quatro) anos, e submetê-las ao Poder Concedente, observado o Plano Nacional de Logística, o Plano Setorial Portuário, o Plano Mestre da região, as diretrizes do Poder Concedente e os direitos e competências da Concessionária dispostos no presente Contrato de Concessão, especialmente no que diz respeito a Área da Concessão.”	
Minuta de Contrato	13.2. São deveres da Concessionária, quando da execução deste Contrato de Concessão:	Considerando a natureza do Contrato de Concessão que será celebrado, o qual envolverá, dentre outros aspectos, o desempenho parcial das funções de administração do porto, bem como a exploração de Instalações Portuárias e com vistas a fomentar o desenvolvimento e fortalecimento da comunidade portuária como um todo, inclusive a expansão de atividades na retroárea do Porto Organizado, recomenda-se a inclusão, dentre os deveres da Concessionária previstos na cláusula 13.2, da obrigação de “permitir, mediante remuneração, a utilização por terceiros das Instalações Portuárias e equipamentos concedidos, bem como o direito de passagem outorgado a terceiros, na forma em que dispuser a regulamentação”.	Agradecemos pela contribuição. A Subcláusula 13.2..6 estabelece como dever da Concessinária 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. Ademais,a Resolução Normativa Antaq 7/2016 estabelece as hipóteses para estabelecimento de contratos de passagem nos portos organizados. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	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.	Há o risco de que as desapropriações não andem como esperado em virtude do envolvimento do Parceiro Privado. Seria importante deixar mais claro o papel da Autoridade Portuária Pública neste processo, pois tem um caráter público institucional.	Informamos que o item 10.7.9 estabelece a competência da Autoridade Portuária pública no apoio a concessionária no processo de obtenção de áreas. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	2.1.3.3. A contratação de que trata a Subcláusula 2.1.3.2 será efetivada quando a instalação da Área da Concessão estiver operando aquém de sua	A necessidade de pré-qualificar o novo arrendatário como operador portuário junto à Autoridade Portuária pública, pode ser um risco futuro para as operações. Sugere-se, em virtude da característica do modelo proposto, que o arrendatário seja operador portuário nato, como as demais Autoridades Portuárias.	Agradecemos a contribuição. A Concessionária não necessitará de pré-qualificação para operar o terminal. Não há na minuta de contrato essa obrigação. A pré-qualficação a que se refere a Subcláusula 2.1.3.1 diz respeito aos operadores que poderão ser contratados pela Concessionária. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a

	capacidade estática ou dinâmica, sem que haja uma justificativa operacional ou conforme constar no respectivo contrato.		concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	7. PDZ e REP	O contrato vai prever que caso a revisão do PDZ impacte na equação econômico-financeira do arrendamento, haverá possibilidade de reequilíbrio do contrato?	Agradecemos a contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	Como fica o Convênio de Delegação com a Prefeitura de Itajaí? Foi renovado? Sugere-se que o contrato preveja a possibilidade de não renovação e de como ficaria a outorga neste caso.	Agradecemos a contribuição e informamos que, no contexto atual, a mesma perdeu objeto.
Minuta de Contrato	16. Direitos e Deveres da Administração Portuária Pública	A criação da denominada nova Autoridade Portuária no formato exigido pela ANTAQ como SPE será condicionante para o andamento do processo de licitação?	Agradecemos a contribuição e informamos que, no contexto atual, a mesma perdeu objeto.
Minuta de Edital	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 antiga arrendatária responsável pelas operações no Porto Organizado, APM Terminals Itajaí S.A., de que trata na Resolução ANTAQ nº 7.828, de 19 de junho de 2020, corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de abril de 2022.	Em que momento será definido o valor exato a ser indenizado à APM? Existe previsão no contrato de transição que investimentos poderão ser indenizados, esses valores serão somados ao devido para a APM?	Agradecemos a contribuição. A referida obrigação foi estabelecida tendo em vista a necessidade de garantia da continuidade da operação. Mediante ao grau de maturidade dos investimentos que serão realizados pela arrendatária do contrato provisório, o montante estimado será objeto de revisão posteriormente, com objetivo de especificar e quantificar os investimentos realizados na área da futura concessão. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será avaliada no escopo da revisão do arrendamento, prevista para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Edital	4.47.6. Para todas as Proponentes, individuais ou em Consórcio, Termo de Compromisso de Constituição de	A dragagem é um serviço especializado de engenharia que pode ser contratado livremente no mercado. A exigência da participação de uma empresa de dragagem no consórcio desvirtua a livre concorrência, podendo representar um	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada. Entende-se pela necessidade de manutenção das condições de habilitação técnica no caso em tela, bem como no alinhamento econômico da

	Sociedade de Propósito Específico, público ou particular, contendo compromisso de constituição de subsidiária, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, e composta de, ao menos, uma empresa de dragagem, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na forma do Anexo 10.	risco institucional e conflito de interesses. Sugere-se a exclusão da exigência da empresa de dragagem.	empresa responsável pela execução dos serviços, no caso de formação de consórcio, para com o objeto da concessão.
Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA (PEP)	A proibição de investimento fora da área do porto organizado pode prejudicar as ações na relação porto-cidade. Sugere-se instar que o MPor e ANTAQ avancem com a regulamentação do tema.	Agradecemos a contribuição e informamos que, com a diretriz do Poder Concedente de segregação dos projetos, a mesma perdeu objeto.
Minuta de Contrato	Contrato nº [•]/[•]	Designar a Autoridade Portuária como responsável na Matriz de Risco pela coordenação dos planos de contingência portuária, tais como o Plano de Ajuda Mútua e o Plano de Área. Isso inclui supervisionar a guarda, aquisição e manutenção dos recursos de resposta compartilhados, conforme estabelecido pela Resolução CONAMA 398 de 2008 e pelo Decreto 4871 de 06/11/2003.	Agradecemos a contribuição. Conforme a Subcláusula 19.1.14, é dever da Concessionária a obtenção, manutenção e renovação das licenças, permissõe e autorizações relativas à concessão. Entende-se que essa regra é importante pois permite que a Concessionária tenha controle sobre o processo de licenciamento e, assim, possa implementar as medidas necessárias para regularizar a operação nos prazos contratualmente estabelecidos. Nesse sentido, atribuir à Administração Portuária Pública a coordenação desses planos iria contra essa lógica, uma vez que poderia gerar um desalinhamento entre a gestão dos referidos planos e a estratégia da concessionária para a implantação do terminal. Por fim, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta trate da contribuição como um todo, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno.
Minuta de Contrato	1.1.1.45. Movimentação Mínima Exigida: é a movimentação	Sugere-se aplicar metodologia para considerar que a cada 11 toneladas de carga geral seja equivalente à movimentação de 1 TEU, facilitando o	Informamos que a cláusula 6.4.2 já realiza o tratamento adequado ao atingimento da MME no caso de movimentação de outras cargas que

	contratual exigida para fins de apuração anual da Contribuição Variável para Administração Portuária Pública;	atingimento da movimentação mínima exigida em contrato e proporcionando uma medição mais aderente à realidade operacional.	não conteinerizadas. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será objeto da licitação do terminal de conteineres em momento oportuno.
Seção E - Financeiro	Seção E - Financeiro	O Custo de Capital do projeto foi estimado com base na modelagem proposta para a desestatização da CODESA. Com base no princípio da previsibilidade e segurança jurídica, sugere-se usar o WACC padrão do setor utilizado em todos os estudos mais atuais, definido em 9,92%, conforme Acórdão N° 329-ANTAQ, de 30 de maio de 2022.	Agradecemos a contribuição e informamos que fora adotado o WACC indicado na contribuição sendo, portanto, acatada.
Minuta de Contrato	19. Alocação dos Riscos	Solicita-se que seja consignado, nos estudos de viabilidade deste projeto e nos documentos contratuais, que as operações relativas à passageiros, tanto do terminal atual quanto do novo terminal a ser construído, não poderão prejudicar, de nenhuma forma, o planejamento, a construção e a operação das instalações voltadas à movimentação de contêineres. Qualquer tipo de impacto operacional que resulte em prejuízos deve ser objeto de reequilíbrio em favor da concessionária. "[-].[-]. O Poder Concedente assumirá integralmente o risco de impactos técnicos ou operacionais causados à Concessionária pelas operações relativas à passageiros, tanto do terminal atual quanto do novo terminal a ser construído, sendo devido o reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária em virtude dos custos adicionais ou das frustrações de receitas correspondentes.	Agradecemos a contribuição e informamos que ela não será acatada em função de ser obrigação da concessionária a cessão de área para a operação de passageiros até a construção do novo terminal. Ainda, a cláusula 117 do anexo 1 é clara no sentido de que o novo terminal deverá ser construído fora da Área da Concessão. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será objeto da licitação do terminal de conteineres em momento oportuno.
Minuta de Contrato	Contrato nº [•]/[•]	Propõe-se que seja explicitado no edital e nos documentos contratuais a não obrigatoriedade de realização da operação de passageiros. Essa responsabilidade operacional deve recair sobre outra entidade, seja ela pública ou privada, e em outra localização que não a disponibilizada para as operações de cargas gerais conteinerizadas.	Agradecemos a contribuição e informamos que ela não será acatada em função de ser obrigação da concessionária a cessão de área para a operação de passageiros até a construção do novo terminal. Ainda, a cláusula 117 do anexo 1 é clara no sentido de que o novo terminal deverá ser construído fora da Área da Concessão. Quanto a operação, esclaresce-se que não é obrigação da concessionária realizar o processamento dos passageiros, conforme item 118. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será objeto da licitação do terminal de conteineres em momento oportuno.
Minuta de Edital	EDITAL DO LEILÃO N.º [?]/[?] – ANTAQ	Recomenda-se manutenção da proibição de consórcio entre empresas armadoras e empresas que operam no porto de Itajaí, manifestando desde já a concordância com este item, para fomentar a competitividade no certame licitatório e evitar quebra da isonomia	Agradecemos a contribuição e informamos que não será acatada, uma vez que existe farta discussão técnica da INFRASA, ANTAQ, CADE e TCU que fundamentam os aspectos relacionados as questões concorrenciais do presente

		em virtude das potenciais vantagens competitivas para empresas que já atuam na região de Itajaí.	processo tendente a concessão do Porto de Itajaí.
Minuta de Edital	EDITAL DO LEILÃO N.º [?]/[?] – ANTAQ	Solicita-se que seja considerado, nos estudos de viabilidade deste projeto, a alternativa de inclusão da aquisição da área da Braskarne e adição na poligonal do porto, para ser utilizada no objeto da Concessão, ou seja, tanto para a movimentação de carga conteinerizada quanto carga geral.	Agradecemos a contribuição. A Área da Concessão está adstrita à Poligonal do Porto Organizado de Itajaí e contempla todas as áreas consideradas relevantes, no presente momento, para as operações e expansões do porto. Em consonância com o art. 2º da Lei 12.815/2013, a Área do Porto Organizado é delimitada por ato do Poder Executivo e não é objeto da presente consulta e audiência pública. Eventuais alterações futuras, na Poligonal do Porto Organizado, podem ser acompanhadas por modificações na Área da Concessão, nos termos da cláusula 3.1.1. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, será objeto da licitação do terminal de conteineres em momento aoportuno.
Minuta de Contrato	3. Área da Concessão	Em primeiro lugar, como recomendação principal, requer-se a exclusão do escopo de gestão do acesso aquaviário e dragagem, para que o projeto seja somente de delegação da gestão do terminal de contêineres. O objetivo dessa proposta é viabilizar uma contratação que reduza a complexidade das obrigações envolvidas, facilitando a compreensão e a precificação dos custos de CAPEX e OPEX pelos investidores. O escopo de dragagem e gestão do acesso aquaviário podem ser objeto de contrato específico, porque a junção de atividades tecnicamente distintas incrementa os ricos técnicos e operacionais do projeto. Em segundo lugar, considerando a separação dos escopos em contratos distintos, recomenda-se esclarecer no Contrato que, em caso de expansão da área do projeto para incorporar terrenos adjacentes, caberá exclusivamente à Autoridade Portuária a responsabilidade pela definição de quais serão essas novas áreas, bem como a responsabilidade por sua gestão.	Agradecemos a contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição foi acatada.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Recomendamos informar no EVTEA, Seção D – Operacional, a data de referência (data-base) dos custos com mão de obra das seções 3.1.1. Mão de Obra e 3.1.4. Geral e Administrativo, para melhor precificação dos custos operacionais envolvidos no cumprimento das obrigações do Contrato de Concessão.	Agradecemos a contribuição e informamos que a data base é citada na seção A do estudo.
Seção D - Operacional	Seção D - Operacional	Observa-se que os valores de custos com mão de obra do EVTEA Seção D – Operacional estão defasados em comparação com os acordos coletivos vigentes na região. Nesse sentido, pontua-se a necessidade de atualização desses valores no OpEx com vistas a mitigar impactos nas despesas fixas da	Agradecemos a contribuição. A priori, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta a seguir englobe toda a contribuição, apenas

		arrendatária bem como diminuir risco de necessidade de reequilíbrio contratual.	aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno. Conforme relatado, os custos de mão de obra própria foram mensurados com base em fontes de dados públicas, qual seja, SICRO (SC), SINAPE (SC) e SINE (Nacional). Esas é a prática adotada nas licitações do setor portuário e validadas junto ao Tribunal de Contas da União. Quanto a questão da subestimação dos valores, para a revisão das premissas adotadas de utilização de bases de dados públicas, é necessário que a contribuição traga maior detalhamento das funções e dos salários, bem como traga documentação suporte que comprove os valores praticados atualmente. Adicionalmente, informamos que a data base do estudo será atualizada, de tal modo a refletir os custos mais atualizados possíveis.
Minuta de Contrato	ANEXO 9 Transição Operacional	O Anexo 9 prevê, de forma genérica, a possibilidade de incorporação de funcionários da Autoridade Pública para o arrendatário/concessionário, utilizando a expressão “se for o caso”. Propõe-se a retirada desta menção, para evitar divergências a respeito da obrigatoriedade ou não de incorporar a mão de obra.	Agradecemos a contribuição. Dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicita-se retirar das obrigações da arrendatária a conclusão da obra da Vila Esperança, esclarecendo no Edital que tanto a conclusão da obra quanto a gestão da área ficarão a cargo do município, cabendo à arrendatária apenas a contrapartida financeira. Nesse sentido, solicita-se que tal valor seja incluído no CapEx, a ser utilizado para a definição da remuneração fixa e variável.	Agradecemos a contribuição e informamos que todos os investimentos previstos na minuto de contrato estão em linha com as atividades estabelecidas para operação do Porto de Itajaí e a boa relação Porto Cidade. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	Contrato nº [•]/[•]	Solicita-se maior clareza na definição no edital e na minuta do contrato de que as áreas não operacionais devem permanecer sob responsabilidade da Autoridade Portuária, e não da arrendatária/concessionária.	Agradecemos a contribuição. A disposição de que a exploração de Áreas não Afetas às Operações Portuárias será realizada pela Administração Portuária Pública, fora da Área da Concessão, já está expressa na Subcláusula 9.2 da minuta de contrato. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.
Minuta de Contrato	Contrato nº [•]/[•]	Recomenda-se esclarecer que será integralmente mantida a área designada para a operação de contêineres, incluindo os quatro berços, devido aos ganhos de escala, à eficiência e à economia que essa estrutura proporciona.	Agradecemos a contribuição e informamos que as obrigações de investimento estão dispostas no anexo 1 do Contrato, bem como a forma de exploração das atividas portuárias. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto.

Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Acesso rodoviário e o tempo de fila: espera superior a 15 minutos para os caminhões pode gerar impactos significativos para os caminhoneiros, a cidade e as operações portuárias. Solicita-se uma análise mais detalhada sobre a eventual necessidade de investimentos adicionais para modernizar os equipamentos e evitar filas nas portarias. Se identificada a necessidade de melhorias nas portarias, que esses investimentos sejam definidos e incluídos no CapEx ou, alternativamente, que seja uma hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, caso não seja previamente precificada nos estudos.	Agradecemos a contribuição. A priori, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta a seguir englobe toda a contribuição, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno. Vale destacar que o estudo apresenta um arranjo conceitual de engenharia que visa atender a diversas finalidades, entre as quais definir valores a serem considerados na equação econômico-financeira do empreendimento. Portanto, o estudo de engenharia não apresenta detalhamento a nível de projeto básico ou executivo para os investimentos previstos no Capex. Vale destacar que a Minuta do Edital prevê que os interessados poderão realizar 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 e sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente e sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. Oportuno referir que o Anexo 1, da Minuta de Contrato, prevê ações claras e objetivas para redução de filas, que compreende os Indicadores de Desempenho do Contrato de Concessão ID2, que busca aferir a performance dos serviços obrigatórios da Concessão relativos ao acesso rodoviário ao terminal de contêineres, estabelecendo penalidades ao concessionário em relação ao número dias em que o tempo de espera de fila por veículo seja superior a 15 (quinze) minutos. No Capex são previstos investimentos em Gates e pátio de triagem. Assim ratificamos que a realização de investimentos necessários para garantir o nível de serviço estabelecido na minuta de contrato, não ensejará reequilíbrio contratual.
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	Solicita-se a revisão e atualização dos valores do CapEx e OpEx no projeto, especialmente os relacionados aos equipamentos STS e RTGs, que enfrentam uma alta demanda no mercado pós-pandemia. Essa necessidade foi identificada pela ANTAQ em uma revisão recente em conjunto com o Tribunal de Contas da União - TCU. Portanto, é fundamental ajustar esses valores para refletir os preços de mercado atuais.	Agradecemos a contribuição e informamos que foram realizadas cotações para definição dos custos unitários dos equipamentos, as fontes referenciais de preços foram detalhadas no documento NOTA TÉCNICA Nº 17/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL. Contudo, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de

			acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta englobe toda a contribuição, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno.
Minuta de Edital	Subseção III – Habilitação Técnica	Para a qualificação técnica, é imprescindível que a Proponente demonstre cumprimento dos requisitos: A Proponente que desejar participar do leilão isoladamente deverá ser um Operador de Terminal Portuário de Contêineres e comprovar que, em ao menos um dos últimos cinco anos, operou um terminal que movimentou, no mínimo, 250.000 (duzentos e cinquenta mil) TEUs naquele ano. Se a movimentação for registrada em unidade equivalente a um contêiner de 20 pés (TEU), a proporção deve ser de 11 (onze) toneladas por 1 (um) TEU. Recomenda-se que o critério de movimentação seja elevado de 250.000 para 1.000.000 TEUs para refletir padrões mais rigorosos de qualificação.	Agradecemos a contribuição e informamos que a contribuição não será acatada, uma vez que se entende que o valor de 250.000 TEUs são razoáveis e foram devidamente fundamentados nas notas técnicas que suportaram a elaboração dos documentos jurídicos da licitação. Ainda, importante notar que a auditoria do TCU sobre esse assunto consignou que o requisito de 250.00 TEUs é proporcional e não traz limitações a competição. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será avaliada novamente no momento da revisão dos estudos para o arrendamento portuário, previsto para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Edital	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.	Considerando a exigência atual de comprovação de depósito na Conta Única do Tesouro do valor de 100% da Outorga proposta no Leilão, sugere-se a revisão desse modelo, visando maior viabilidade financeira e atratividade para os potenciais licitantes. Sugere-se retornar ao modelo padrão e consolidado de pagamento de 25% do valor da Outorga à vista, com os 75% restantes distribuídos ao longo de cinco anos, em parcelas anuais de 15% cada.	Agradecemos a contribuição. Informamos que os pagamentos de contribuição inicial, fixa e variável foram totalmente revisados.
Minuta de Edital	EDITAL DO LEILÃO N.º [?]/[?] – ANTAQ	O montante estimado dos valores indenizatórios relacionados ao pagamento da arrendatária transitória do Porto de Itajaí totaliza R$ 38.246.557,56 (trinta e oito milhões, duzentos e quarenta e seis mil, quinhentos e cinquenta e sete reais e cinquenta e seis centavos) na data-base de abril de 2022, sujeito a ratificação posterior durante a execução do projeto. Sugere-se incluir uma cláusula que estabeleça claramente que, caso o valor real das indenizações seja superior ao previsto no Edital, isso resultará em uma revisão do contrato para garantir o reequilíbrio financeiro ou o custo adicional será integralmente arcado pelo Poder Concedente.	Agradecemos a contribuição e informamos que o investimento previsto para indenização de bens não reversíveis ao poder concedente teve como premissa resguardar a continuidade operacional do Porto de Itajaí. Considerando o quadro de interrupção operacional do terminal de Itajaí e os novos investimentos provenientes do arrendamento de caráter temporário, mediante contrato de transição do porto organizado de Itajaí, informamos que os equipamentos e investimentos serão reanalisados, sendo o montante estimado objeto de revisão. Adicionalmente, esclarecemos que o valor em questão será pago em conta a ser indicada pelo Poder Concedente, no montante fixo estabelecido no Subitem 6.2.3 da minuta de Edital. A Concessionária não se responsabilizará por eventual alteração dos valores a serem pagos à título indenização às arrendatárias anteriores. Ademais, dada a diretriz do

			Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será avaliada no momento da revisão dos estudos para o arrendamento, previsto para o segundo semestre de 2025.
Minuta de Contrato	Contrato nº [•]/[•]	Em relação à notícia publicada na imprensa: (https://portalbenews.com.br/jbs-negocia-cotas-para-controlar-o-porto-do-itajai/) apresentamos as seguintes solicitações: 1. Esclarecer e listar de forma clara quais os equipamentos serão adquiridos no âmbito do contrato de arrendamento provisório de 24 meses e quais deverão ser transferidos (bens reversíveis) à Concessionária, após finalizado o prazo do contrato de arrendamento transitório. Nessa linha, esclarecer se o contrato de arrendamento provisório deve ser adaptado para a o regime de direito privado, ou se deverá ser extinto antecipadamente. 2. Esclarecer se a empresa que assumirá o contrato de arrendamento provisório irá utilizar dos equipamentos de propriedade da APMT e da autoridade portuária, e se, ela irá entregar os bens reversíveis em perfeitas condições de uso, com laudo de vistorias e relatórios de todas as manutenções realizadas. Recomenda-se incluir regra contratual específica para dispor com clareza a respeito da transição da gestão de tais bens para a futura Concessionária. 3. Informar se a empresa que assumirá o contrato de arrendamento provisório irá entregar para a futura Concessionária todos os projetos de engenharia desenvolvidos e aprovados, bem como, no final do contrato de arrendamento provisório, laudo de inspeções patológicas de todas as estruturas como pátios, edificações, berços, elétrica, sistema de incêndios, etc. 4. Esclarecer, se/quais investimentos de engenharia estão previstos no contrato transitório e não devem ser considerados como de responsabilidade da futura Concessionária, visto que vários investimentos listados no edital tinham previsão para os primeiros anos de operação, o que deixa dúvida se o contrato de arrendamento provisório deve ser adaptado para a o regime de direito privado, ou se deverá ser extinto antecipadamente.	Agradecemos a contribuição e informamos que, com a diretriz do Poder Concedente de segregação dos projetos, a mesma perdeu objeto.
Minuta de Contrato	ANEXO 9 Transição Operacional	CONJUNTURA 1. A presente contribuição será apresentada em face da minuta de Edital , minuta contrato & estudos instrutórios disponibilizados para viabilização de eventual cenário de Concessão da administração portuária em Itajaí/SC. 2. Passemos ao exame da minuta de Contrato de Concessão. DA MINUTA DE CONTRATO Transição Operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato 3. Os orgãos que desenvolveram o Anexo 9 da Minuta de	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada no sentido de retirada da previsão do anexo 9 de possível transferência de funcionários da SPI para a concessionária. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição não está mais englobada na licitação nesta etapa - será objeto da

		Contrato na NOTA TÉCNICA Nº 89/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR que justifica a elaboração dos documentos jurídicos - minuta de edital, contrato e seus respectivos anexos - que suportam os procedimentos tendentes à desestatização do Porto Organizado de Itajaí dizem: “Transição operacional. A fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto Organizado de Itajaí, entre a SPI e a concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os usuários, os operadores portuários e todas as demais partes envolvidas no complexo portuário, a concessionária deverá desenvolver um Plano de Transferência Operacional – PTO, nos termos especificados em Anexo da minuta de contrato.? Vale destacar que a exigência de PTO é uma prática que vem sendo desenvolvida há anos nos setores de infraestrutura, em especial no setor aeroportuário, e passou a ser adotada mais recentemente nos arrendamentos portuários, em casos específicos. Essa transição também fora prevista nos documentos jurídicos do processo de desestatização do Porto de São Sebastião.? (Grifo Nosso) 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.? 4. É de relevo destacar o excerto supra, tendo em mente que as críticas que serão apresentadas atacarão também esse aspecto. 5. Pois bem! 6. Em primeiro lugar, uma definição prévia se faz indispensável: A Superintendência do Porto de Itajaí é uma realidade totalmente diferente de São Sebastião. 7. Infra S.A. que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 03/2024 e por isso exigir da Concessionária privada 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, a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado não se deu ao trabalho de modelar o projeto em conformidade com as premissas de Autoridade Portuária Delegada – natureza jurídica da SPI –, a	licitação do terminal de conteineres em momento oportuno. No mais, não existe qualquer contribuição adicional no texto.

		exemplo da Portos do Paraná e da Portos RS. 8. A SPI - Superintendência do Porto de Itajaí, é autarquia vinculada ao Município de Itajaí, com sede na Rua Blumenau, nº 5, Cidade de Itajaí, Estado de Santa Catarina. 9. A SPI – Autarquia Municipal que é – desempenha suas atividades de Administração do Porto de Itajaí por Delegação federal que o Município firmou com a União Federal no qual se prescrevem obrigações e termo final bem delimitados, inclusive citados em documentos dos Estudos da Ilustre Infra S.A.. 10. Salutar, se faz demonstrar, nos próximos passos, cabalmente as definições que a Infra S.A. quer imputar à SPI e extrapolam as obrigações do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária sempre é bom lembrar que a EPL que desenvolveu os estudos da Audiência Pública nº 03/2024 ainda quer exigir da Concessionária privada R$ 3.895.692,29 (três milhões, oitocentos e noventa e cinco mil, seiscentos e noventa e dois reais e vinte e nove centavos)por esse trabalho? 11. Realizada essa construção inicial, passo à crítica. 5. Ações de transição operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: Equipe de Transição A Equipe de Transição será responsável por gerenciar todos os aspectos da transição operacional do Porto Organizado, incluindo as seguintes atividades: • Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária, se for o caso. 12. Aqui cabe retormar a definição inicial: A distância que separa a Superintendência do Porto de Itajaí de São Sebastião, não é apenas geográfica, mas operacional e jurídica. 13. Não existe juridicidade nenhuma em estipular previsão de “transferência de funcionários” MUNICIPAIS à Concessionária. 14. E nem se argumente que a definição contratual estipula somente “[...], se for o caso.”, porque	
Minuta de Contrato	ANEXO 9 Transição Operacional	porque simplesmente não existe a menor viabilidade jurídica de transferência de funcionários municipais a um Concessionário da União Federal, tão-somente porque a Ilustre Infra S.A. resolveu prever no Contrato. Isso é flagrantemente ilegal e, por isso, sequer deveria estar delimitado no texto de uma relevante Concessão de Infraestrutura do Governo Federal. 15. Senhores, a Infra S.A. quer imputar à Superintendência do Porto de Itajaí obrigações que extrapolam o pactuado por meio do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária – sempre é bom lembrar que a EPL que	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada no sentido de retirada da previsão do anexo 9 de possível transferência de funcionários da SPI para a concessionária. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição não está mais englobada na licitação nesta etapa - será objeto da licitação do terminal de conteineres em momento oportuno.

desenvolveu os documentos da Audiência Pública quer ainda exigir da Concessionária privada R$ 3.895.692,29 (três milhões, oitocentos e noventa e cinco mil, seiscentos e noventa e dois reais e vinte e nove centavos)por esse trabalho. 16. E, ainda, mais grave a nosso juízo: está querendo dizer que ao Concessionário privado poderão recair obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade. 17. A Infra S.A. que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 03/2024 quer também imputar um custo e um ônus que não poderia ser exigido da Concessionária. 18. Elucidamos. 19. Em dezembro de 1997, o Porto de Itajaí foi delegado pela União ao Município de Itajaí pelo prazo de 25 anos, através do Convênio 08/1997. 20. No aludido Convênio está expresso que com o termo da Delegação eventual responsabilidade relativa obrigações com seus empregados foi repassada ao Município de Itajaí sem a possibilidade de retorno à União (Cláusula Décima – Da Extinção), vejamos: 21. Logo, querer imputar ao Concessionário uma responsabilidade relativa a funcionários, além de ir contra o pactuado em termos de Delegação, é impor ao Concessionário privado um custo e uma responsabilidade que a ele não tem pertinência, sem a menor necessidade, em evidente prejuízo irracional e reitero, desnecessário e descabido. 22. É relevante nos socorrermos, ademais, novamente das lições do Ministro do TCU, Bruno Dantas, em artigo publicado no periódico “O Globo” no qual examina o controle de eficiência e razoabilidade dos critérios adotados pela administração pública em seus atos: “Richard Posner caracteriza o consequencialismo pela necessidade de se observar os impactos econômicos das decisões estatais, tendo em vista que a maximização de riqueza incrementa o bem-estar das pessoas, e esse é o objetivo de qualquer nação. É comum decisões bem-intencionadas causarem resultados desastrosos. Segundo Posner, decisões assim são intrinsecamente erradas.” (Grifo Nosso) 23. Outrossim, nas palavras do Ministro no aludido artigo: “uma política pública que consome dezenas ou centenas de bilhões de reais do orçamento e não resulta em benefícios para a população é tão condenável quanto uma licitação fraudada ou um contrato superfaturado” 24. Resgatamos: o anexo 9 está querendo dizer que ao Concessionário privado recairão obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade e viabilidade jurídica. 25. Há outras questões de ordem jurídica a serem observadas: uma evidente invasão de competência por parte da União (nesta proposição desnecessária) em relação a funcionários que prestaram concuso em nível Municipal, para Autarquia

		Municipal, subvertendo, ademais, o princípio do concurso público. Os funcionários são de responsabilidade do Município que deverá endereçar, em sua esfera de competências, as definições necessárias, a partir da extinção da Autarquia Municipal. 26. Salta aos olhos o absurdo: permitir a permanência da disposição estaria transformando sem concurso público funcionários municipais em federais – a iniciativa da Infra S.A. é teratológica, nesse aspecto e merece ser suprimida de plano do Anexo 9 da Minuta de Contrato. 27. Certos de vosso atendimento, subscreve-mo-nos. Atenciosamente,	
Minuta de Contrato	ANEXO 9 Transição Operacional	CONTEXTUALIZAÇÃO E PANORAMA 1. A presente contribuição será apresentada em face dos estudos instrutórios disponibilizados para viabilização de eventual cenário de Concessão da administração portuária em Itajaí/SC. 2. Passemos ao exame da minuta de Contrato de Concessão. DA MINUTA DE CONTRATO Transição Operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato 3. Os orgãos que desenvolveram o Anexo 9 da Minuta de Contrato na NOTA TÉCNICA Nº 89/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR que justifica a elaboração dos documentos jurídicos - minuta de edital, contrato e seus respectivos anexos - que suportam os procedimentos tendentes à desestatização do Porto Organizado de Itajaí dizem: “Transição operacional A fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto Organizado de Itajaí, entre a SPI e a concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os usuários, os operadores portuários e todas as demais partes envolvidas no complexo portuário, a concessionária deverá desenvolver um Plano de Transferência Operacional – PTO, nos termos especificados em Anexo da minuta de contrato.? Vale destacar que a exigência de PTO é uma prática que vem sendo desenvolvida há anos nos setores de infraestrutura, em especial no setor aeroportuário, e passou a ser adotada mais recentemente nos arrendamentos portuários, em casos específicos. Essa transição também fora prevista nos documentos jurídicos do processo de desestatização do Porto de São Sebastião.? (Grifo Nosso) 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	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada no sentido de retirada da previsão do anexo 9 de possível transferência de funcionários da SPI para a concessionária. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição não está mais englobada na licitação nesta etapa - será objeto da licitação do terminal de conteineres em momento oportuno. No mais, não existe qualquer contribuição adicional no texto.

atividades detalhadas no Anexo 9, observando-se que os preços e tarifas pagas pelos usuários durante a transição operacional não serão devidos à Concessionária.? 4. É de relevo destacar o excerto supra, tendo em mente que as críticas que serão apresentadas atacarão também esse aspecto. 5. Em primeiro lugar, uma definição prévia se faz indispensável: A SPI NÃO É O PORTO DE SÃO SEBASTIÃO! 6. Cabe desenhar, uma vez que a Infra S.A. que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 03/2024 e por isso quer exigir da Concessionária privada 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, a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado não se deu ao trabalho de modelar o projeto em conformidade com as premissas de Autoridade Portuária Delegada – natureza jurídica da SPI –, a exemplo da Portos do Paraná e da Portos RS. 7. A SPI - Superintendência do Porto de Itajaí, é autarquia vinculada ao Município de Itajaí, com sede na Rua Blumenau, nº 5, Cidade de Itajaí, Estado de Santa Catarina. 8. A SPI – Autarquia Municipal que é – desempenha suas atividades de Administração do Porto de Itajaí por Delegação federal que o Município firmou com a União Federal no qual se prescrevem obrigações e termo final bem delimitados, inclusive citados em documentos dos Estudos da Ilustre Infra S.A.. 9. Mais adiante faço questão de demonstrar cabalmente as definições que a Infra S.A.. quer imputar à SPI e extrapolam as obrigações do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária – sempre é bom lembrar que a Infra S.A. que desenvolveu os estudos da Audiência Pública nº 03/2024 ainda quer exigir da Concessionária privada R$ 3.895.692,29 (três milhões, oitocentos e noventa e cinco mil, seiscentos e noventa e dois reais e vinte e nove centavos)por esse trabalho(!?) 10. Realizada essa construção inicial, passo à crítica. 5. Ações de transição operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: Equipe de Transição A Equipe de Transição será responsável por gerenciar todos os aspectos da transição operacional do Porto Organizado, incluindo as seguintes atividades: • Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária, se for o caso. 11. Aqui cabe retormar a definição inicial: A SPI

		NÃO É São Sebastião! 12. Não existe juridicidade nenhuma em estipular previsão de “transferência de funcionários” MUNICIPAIS à Concessionária!! 13. E nem se argumente que a definição contratual estipula somente “[...], se for o caso.”, porque simplesmente não existe a menor viabilidade jurídica de transferência de funcionários municipais a um Concessionário da	
Minuta de Contrato	ANEXO 9 Transição Operacional	14. Senhores, a Infra S.A. quer imputar à SPI obrigações que extrapolam o pactuado por meio do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária – sempre é bom lembrar que a Infra S.A. que desenvolveu os documentos da Audiência Pública quer ainda exigir da Concessionária privada R$ 3.895.692,29 (três milhões, oitocentos e noventa e cinco mil, seiscentos e noventa e dois reais e vinte e nove centavos)por esse trabalho(!?) 15. E, ainda, mais grave a nosso sentir: está querendo dizer que ao Concessionário privado poderão recair obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade!? 16. A Infra S.A.que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 03/2024 quer também imputar um custo e um ônus que não poderia ser exigido da Concessionária. 17. Em dezembro de 1997, o Porto de Itajaí foi delegado pela União ao Município de Itajaí pelo prazo de 25 anos, através do Convênio 08/1997. 18. No aludido Convênio está expresso que com o termo da Delegação eventual responsabilidade relativa obrigações com seus empregados foi repassada ao Município de Itajaí sem a possibilidade de retorno à União (Cláusula Décima – Da Extinção), 19. Logo, querer imputar ao Concessionário uma responsabilidade relativa a funcionários, além de ir contra o pactuado em termos de Delegação, é impor ao Concessionário privado um custo e uma responsabilidade que a ele não tem pertinência, sem a menor necessidade, em evidente prejuízo irracional e reitero: desnecessário. 20. É relevante nos socorrermos, ademais, novamente das lições do Ministro do TCU, Bruno Dantas, em artigo publicado no periódico “O Globo” no qual examina o controle de eficiência e razoabilidade dos critérios adotados pela administração pública em seus atos: “Richard Posner caracteriza o consequencialismo pela necessidade de se observar os impactos econômicos das decisões estatais, tendo em vista que a maximização de riqueza incrementa o bem-estar das pessoas, e esse é o objetivo de qualquer nação. É comum decisões bem-intencionadas causarem resultados desastrosos. Segundo Posner, decisões assim são intrinsecamente erradas.” (Grifo Nosso) 21. Outrossim, nas palavras do Ministro	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada no sentido de retirada da previsão do anexo 9 de possível transferência de funcionários da SPI para a concessionária. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição não está mais englobada na licitação nesta etapa - será objeto da licitação do terminal de conteineres em momento oportuno. No mais, não existe qualquer contribuição adicional no texto.

		no aludido artigo: “uma política pública que consome dezenas ou centenas de bilhões de reais do orçamento e não resulta em benefícios para a população é tão condenável quanto uma licitação fraudada ou um contrato superfaturado” 22. Reiteramos: o anexo 9 está querendo dizer que ao Concessionário privado recairão obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade e viabilidade jurídica!? 23. Há outras questões de ordem jurídica a serem observadas: uma evidente invasão de competência por parte da União (nesta proposição desnecessária) em relação a funcionários que prestaram concuso em nível Municipal, para Autarquia Municipal, subvertendo, ademais, o princípio do concurso público. Os funcionários são de responsabilidade do Município que deverá endereçar, em sua esfera de competências, as definições necessárias, a partir da extinção da Autarquia Municipal. 24. Vejamos o absurdo: permitir a permanência da disposição estaria transformando SEM CONCURSO PÚBLICO funcionários municipais em federais – a iniciativa da Infra S.A. é teratológica, nesse aspecto e merece ser suprimida de plano do Anexo 9 da Minuta de Contrato. 25. Certos de vosso atendimento, subscreve-mo-nos. Atenciosamente, Caroline Mehler CPF 004.163.009-28	
Minuta de Contrato	1.3.1.9. Anexo 9 – Transição Operacional;	CONTEXTUALIZAÇÃO & PANORAMA 1. A presente contribuição será apresentada em face dos estudos instrutórios disponibilizados para viabilização de eventual cenário de Concessão da administração portuária em Itajaí/SC. 2. Passemos ao exame da minuta de Contrato de Concessão. DA MINUTA DE CONTRATO Transição Operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato 3. Os orgãos que desenvolveram o Anexo 9 da Minuta de Contrato na NOTA TÉCNICA Nº 89/2023/CGMO-SNPTA-MPOR/DNOP-SNPTA-MPOR que justifica a elaboração dos documentos jurídicos - minuta de edital, contrato e seus respectivos anexos - que suportam os procedimentos tendentes à desestatização do Porto Organizado de Itajaí dizem: “Transição operacional A fim de assegurar uma transição eficaz das operações portuárias e da segurança operacional do Porto Organizado de Itajaí, entre a SPI e a concessionária, minimizando, assim, potenciais impactos sobre os usuários, os operadores portuários e todas as demais partes envolvidas no complexo portuário, a concessionária deverá desenvolver um Plano de Transferência Operacional – PTO, nos termos especificados em Anexo da minuta de contrato.? Vale destacar que a exigência de PTO é uma prática que vem sendo desenvolvida há anos nos setores de infraestrutura, em especial no setor aeroportuário, e passou a ser adotada	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada no sentido de retirada da previsão do anexo 9 de possível transferência de funcionários da SPI para a concessionária. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição não está mais englobada na licitação nesta etapa - será objeto da licitação do terminal de conteineres em momento oportuno. No mais, não existe qualquer contribuição adicional no texto.

mais recentemente nos arrendamentos portuários, em casos específicos. Essa transição também fora prevista nos documentos jurídicos do processo de desestatização do Porto de São Sebastião.? (Grifo Nosso) 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.? 4. É de relevo destacar o excerto supra, tendo em mente que as críticas que serão apresentadas atacarão também esse aspecto. 5. Pois bem! 6. Em primeiro lugar, uma definição prévia se faz indispensável: A SPI NÃO É O PORTO DE SÃO SEBASTIÃO! 7. Cabe desenhar, uma vez que a Infra S.A. que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 03/2024 e por isso quer exigir da Concessionária privada 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, a título de remuneração devido pela implementação e estruturação do projeto de concessão do Porto Organizado não se deu ao trabalho de modelar o projeto em conformidade com as premissas de Autoridade Portuária Delegada – natureza jurídica da SPI –, a exemplo da Portos do Paraná e da Portos RS. 8. A SPI - Superintendência do Porto de Itajaí, é autarquia vinculada ao Município de Itajaí, com sede na Rua Blumenau, nº 5, Cidade de Itajaí, Estado de Santa Catarina. 9. A SPI – Autarquia Municipal que é – desempenha suas atividades de Administração do Porto de Itajaí por Delegação federal que o Município firmou com a União Federal no qual se prescrevem obrigações e termo final bem delimitados, inclusive citados em documentos dos Estudos da Ilustre Infra S.A.. 10. Mas não é só! Mais adiante faço questão de demonstrar cabalmente as definições que a Infra S.A.. quer imputar à SPI e extrapolam as obrigações do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária – sempre é bom lembrar que a Infra S.A. que desenvolveu os estudos da Audiência Pública nº 03/2024 ainda quer exigir da Concessionária privada R$ 3.895.692,29 (três milhões, oitocentos e noventa e cinco mil, seiscentos e

		noventa e dois reais e vinte e nove centavos)por esse trabalho(!?) 11. Realizada essa construção inicial, passo à crítica. 5. Ações de transição operacional Anexo 9 da Minuta de Contrato Sugere-se que o Plano de Transferência Operacional preveja ações equivalentes às descritas abaixo: Equipe de Transição A Equipe de Transição será responsável por gerenciar todos os aspectos da transição operacional do Porto Organizado, incluindo as seguintes atividades: • Negociação com a SPI para assegurar uma transferência tranquila dos bens, contratos, documentação e funcionários à Concessionária, se for o caso. 12. Aqui cabe retormar a definição inicial: A SPI NÃO É São Sebastião! 13. Não existe juridicidade nenhuma em estipular previsão de "transferência de funcionários" MUNICIPAIS à Concessionária!!	
Minuta de Contrato	1.3.1.9. Anexo 9 – Transição Operacional;	14. E nem se argumente que a definição contratual estipula somente "[...], se for o caso.", porque simplesmente não existe a menor viabilidade jurídica de transferência de funcionários municipais a um Concessionário da União Federal, tão-somente porque a Ilustre Infra S.A. resolveu prever no Contrato. Isso é flagrantemente ilegal e, por isso, sequer deveria estar delimitado no texto de uma relevante Concessão de Infraestrutura do Governo Federal. 15. Senhores, a Infra S.A. quer imputar à SPI obrigações que extrapolam o pactuado por meio do Convênio de Delegação e oneram sem necessidade e o mínimo de legalidade jurídica a Concessionária – sempre é bom lembrar que a Infra S.A. que desenvolveu os documentos da Audiência Pública quer ainda exigir da Concessionária privada R$ 3.895.692,29 (três milhões, oitocentos e noventa e cinco mil, seiscentos e noventa e dois reais e vinte e nove centavos)por esse trabalho(!?) 16. E, ainda, mais grave a nosso sentir: está querendo dizer que ao Concessionário privado poderão recair obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade!? 17. A Infra S.A.que desenvolveu os estudos que culminaram nos documentos jurídicos da Audiência Pública nº 03/2024 quer também imputar um custo e um ônus que não poderia ser exigido da Concessionária. 18. Explicamos! 19. Em dezembro de 1997, o Porto de Itajaí foi delegado pela União ao Município de Itajaí pelo prazo de 25 anos, através do Convênio 08/1997. 20. No aludido Convênio está expresso que com o termo da Delegação eventual responsabilidade relativa obrigações com seus empregados foi repassada ao Município de Itajaí sem a possibilidade de retorno à União (Cláusula Décima – Da Extinção), vejamos: 21. Logo, querer imputar ao Concessionário uma responsabilidade relativa a funcionários,	Agradecemos a contribuição e informamos que ela será acatada no sentido de retirada da previsão do anexo 9 de possível transferência de funcionários da SPI para a concessionária. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição perdeu o objeto. No mais, não existe qualquer contribuição adicional no texto.

		além de ir contra o pactuado em termos de Delegação, é impor ao Concessionário privado um custo e uma responsabilidade que a ele não tem pertinência, sem a menor necessidade, em evidente prejuízo irracional e reitero: desnecessário. 22. É relevante nos socorrermos, ademais, novamente das lições do Ministro do TCU, Bruno Dantas, em artigo publicado no periódico “O Globo” no qual examina o controle de eficiência e razoabilidade dos critérios adotados pela administração pública em seus atos: “Richard Posner caracteriza o consequencialismo pela necessidade de se observar os impactos econômicos das decisões estatais, tendo em vista que a maximização de riqueza incrementa o bem-estar das pessoas, e esse é o objetivo de qualquer nação. É comum decisões bem-intencionadas causarem resultados desastrosos. Segundo Posner, decisões assim são intrinsecamente erradas.” (Grifo Nosso) 23. Outrossim, nas palavras do Ministro no aludido artigo: “uma política pública que consome dezenas ou centenas de bilhões de reais do orçamento e não resulta em benefícios para a população é tão condenável quanto uma licitação fraudada ou um contrato superfaturado” 24. Reiteramos: o anexo 9 está querendo dizer que ao Concessionário privado recairão obrigações relativas a funcionários sem a menor necessidade e viabilidade jurídica!? 25. Há outras questões de ordem jurídica a serem observadas: uma evidente invasão de competência por parte da União (nesta proposição desnecessária) em relação a funcionários que prestaram concuso em nível Municipal, para Autarquia Municipal, subvertendo, ademais, o princípio do concurso público. Os funcionários são de responsabilidade do Município que deverá endereçar, em sua esfera de competências, as definições necessárias, a partir da extinção da Autarquia Municipal. 26. Vejamos o absurdo: permitir a permanência da disposição estaria transformando SEM CONCURSO PÚBLICO funcionários municipais em federais – a iniciativa da Infra S.A. é teratológica, nesse aspecto e merece ser suprimida de plano do Anexo 9 da Minuta de Contrato. 27. Certos de vosso atendimento, subscreve-mo-nos. Atenciosamente ELIZABET PANCA CPF 719.365.489-68	
Seção C - Engenharia	Seção C - Engenharia	A concessão do Terminal Portuário de Itajaí deve ser feita sem incluir a dragagem de manutenção, batimetria e a sinalização e outros processos relativos ao Canal de Acesso ao Porto, como um todo. Existem, em nosso entendimento, 2 razões imperiosas para tanto: 1 – Caso a dragagem permaneça em mãos do concessionário do Terminal do lado de Itajaí, haverá conflito de interesses entre o operador desse Terminal e o operador do Terminal do	Agradecemos a contribuição. Informamos que o tema em tela foi tratado no âmbito do ACÓRDÃO Nº 245/2023 – TCU – Plenário, em seu item 9.2.2.1, que determinou 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

		lado de Navegantes. Interesses futuros do Terminal do lado de Navegantes poderão não ser atendidos, em tempo, em todo ou em parte, caso o responsável pela dragagem do canal de acesso seja o concessionário do lado de Itajai. 2 – Caso a responsabilidade da dragagem do Canal de Acesso permaneça com a Concessionária do Terminal de Itajaí, esses serviços compreenderão apenas o Canal de Acesso até o limite dos Terminais de Itajaí e Navegantes (Bacia de Evolução 1). Todos sabemos que os terminais instalados no rio Itajai-Açu a montante desse ponto da área a ser concedida (Bacia de Evolução 1), estão crescendo e se desenvolvendo. Consequentemente, os terminais estão planejando dragagens de aprofundamento e irão necessitar de dragagem de manutenção. Isso poderá gerar um fato extremamente indesejável e problemático, qual seja o de haver 2 empresas de dragagem diferentes dragando o mesmo Rio, uma imediatamente a montante da outra. Caso isso venha a ocorrer, haverá interferência das operações de uma empresa de dragagem com a operação da outra, causando um conflito operacional de difícil solução. Considerando o exposto, a sugestão é de que o canal atual do Porto de Itajaí seja unificado com o canal a montante, até o ponto onde se encontra o último Terminal privado já instalado, e que seja feita a Concessão do canal navegável como um todo, de forma separada da Concessão do Terminal de Itajaí.	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" Assim, a contribuição não será acatada. Adicionalmente, quanto as questões concorrenciais decorrentes da gestão do canal, a seção B1 trata do tema, sendo que a minuta de contrato traz previsões claras quanto ao tratamento não discriminatório dos usuários e prevê uma série de mecanismos que visam evitar e mitigar atitudes anticompetitivas por parte da concessionária.
Minuta de Edital	6.2.3. Comprovante de depósito no valor de R$ 65.830.759,45 (sessenta e cinco milhões, oitocentos e trinta mil, setecentos e cinquenta e nove reais e quarenta e cinco centavos), em contas bancárias a serem indicadas pelo Poder Concedente, vinculadas ao pagamento 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	O item 6.2.3 do edital estabelece como obrigação da parte adjudicatária a comprovação do "depósito no valor de R$ 65.830.759,45 (...), em contas bancárias a serem indicadas pelo Poder Concedente, vinculadas ao pagamento às arrendatárias anteriores pela compra dos equipamentos não reversíveis ou não integralmente amortizados, listados no Anexo 8 da minuta do Contrato de Concessão". Ou seja, o montante consiste na quantia necessária para a aquisição dos bens listados no Anexo 8 da minuta do edital, considerados como "Ativos essenciais para garantir a continuidade das operações, a serem indenizados". Entretanto, a NT 30/2023 (p. 3) e o estudo de engenharia (Seção C – Engenharia, p. 30) já deixam claro qual montante corresponde à aquisição dos equipamentos deixados pela APM Terminals Itajaí S.A. na área, e que deverão ser ressarcidos diretamente a ela. Ou seja, sabe-se desde logo, dentre os "Ativos essenciais..." especificados no Anexo 8 da minuta do edital, quais são os que pertenciam à APM Terminals Itajaí S.A. e os que serão adquiridos pela arrendatária transitória e deverão ser ressarcidos a ela. Da mesma forma, os valores estão predeterminados tanto para a APM Terminals Itajaí S.A. quanto para a arrendatária transitória, conforme	Agradecemos a contribuição. A referida obrigação foi estabelecida tendo em vista a necessidade de garantia da continuidade da operação. Mediante ao grau de maturidade dos investimentos que serão realizados pela arrendatária do contrato provisório, o montante estimado será objeto de revisão posteriormente, com objetivo de especificar e quantificar os investimentos realizados na área da futura concessão. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão do estudo do arrendamento, prevista para o segundo semestre de 2025.

	continuidade da operação, corrigidos anualmente pelo IPCA a partir da data-base de abril de 2022.	estipulado na NT 30/2023 e no estudo de engenharia (Seção C). Desse modo, buscando-se garantir a segurança jurídica das partes envolvidas, sugere-se a alteração do item 6.2.3 do edital para que os valores e os equipamentos sejam tratados separadamente, indicando-se a quantia a ser recebida pela APM Terminals Itajaí S.A. e pela arrendatária transitória, bem como os bens a que se referem os valores mencionados.	
Minuta de Edital	3.5.10. Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas de Grupos Econômicos distintos em que ambos, cumulativamente:	O item 3.5.10 do Edital estabelece uma limitação à formação de consórcio contrariamente às conclusões do estudo técnico formulado pela autoridade antitruste para a concessão do Porto de Itajaí. Conforme a Nota Técnica 5/2023 do CADE: “242. Conforme fundamentado, a SG não vê possíveis riscos concorrenciais que podem advir caso a Portonave/MSC ou a Itapoá/Maersk - agentes, portanto, verticalizados - e/ou qualquer de suas acionistas venham a se consagrar vencedoras no leilão do Porto Organizado de Itajaí, nos termos da fundamentação e da análise de cenários ceteris paribus feita ao longo desta Nota Técnica. Ademais, ressalta-se que a verticialização no setor de pode trazer eficiências logísticas e redução de custos operacionais que, em última instância, podem ser repassadas para os consumidores. 243. No entanto, apesar de entender que a simples verticalização é insuficiente para se concluir por efeitos concorrenciais negativos que demandem uma intervenção da autoridade concorrencial, bem como de não se vislumbrar preocupações nos cenários ora analisados, o Cade 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). 244. Assim, ainda que se entenda pela não limitação da participação de quaisquer players no leilão do Porto de Itajaí, entende-se que mecanismos rigorosos de controle e que reforcem a repressão a condutas anticompetitivas devem ser previstos no edital e nos contratos assinados com os arrendatários” Mesmo a ANTAQ, no Relatório 1/2023/SEEP, concluiu o seguinte: “Diante de todo o exposto, para o ambiente competitivo do leilão, e com base nas simulações realizadas, pode-se concluir o seguinte: I - Dentre os cenários avaliados no MR do Complexo de Itajaí e do MR Cluster Santa Catarina, não ficou evidenciada a probabilidade de ocorrência de fechamento de mercado e abuso de	Agradecemos a contribuição e informamos que tanto CADE quanto ANTAQ se debruçaram sobre a competição após o leilão, ou seja, sobre os cenários e os efeitos sobre a competição após a fase editalícia. A restrição posta na minuta de edital, por sua vez, trata do momento da disputa pelo mercado, qual seja, na formação de consórcios no momento da disputa pelo mercado, consubstanciada na apresentação das propostas economicas na fase editalícia. Assim, a previsão que consta no edital não se confundem com a matéria tratada por CADE e ANTAQ e não está em desacordo com os pareceres emitidos pelos dois órgãos de estado. Ademais, dada a diretriz do Poder Concedente de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento definitivo, a presente contribuição será reavaliada no momento da revisão do estudo do arrendamento, prevista para o segundo semestre de 2025.

		posição dominante, tendo em vista os volumes de transporte marítimo e as capacidades de movimentação dos terminais, que serão incentivos naturais para que o agente atraia novas cargas e opere em regime de eficiência (preço e qualidade); e II - Com isso não se vislumbrou nem no MR menor e mais conservador (Complexo de Itajaí), a necessidade de proibição de participação de incumbentes no certame, considerando a estrutura de mercado dos terminais de contêineres." Portanto, CADE e ANTAQ realizaram estudos específicos para o caso do Porto de Itajaí que concluíram pela desnecessidade de impedir a participação tanto de agentes verticalizados em geral quanto em qualquer outra situação (inclusive eventual consórcio entre agentes que detenham terminais nos complexos de Itajaí ou São Francisco do Sul e empresas de navegação). Assim, a previsão objeto da presente contribuição tem o potencial de violar princípios legais da licitação, como os princípios da razoabilidade, da competitividade, da proporcionalidade, da celeridade, da economicidade (art. 5º da Lei 14.133/2021). A limitação imposta poderá inclusive impedir a obtenção da oferta mais vantajosa, sem que haja um benefício concorrencial equivalente ou mais importante. Diante disso, sugere-se a supressão dessa limitação de consórcio, excluindo-se do Edital o item objeto de contribuição.	
Minuta de Edital	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, com contabilidade separada e na forma de Sociedade de Propósito Específico, segundo as normas contábeis vigentes, e composta de, ao menos, uma empresa de dragagem, para a administração e exploração da Infraestrutura de Acesso Aquaviário do Porto Organizado, na	Os itens 4.47.6 e 6.2.5 do edital, juntamente com o seu Anexo 10, exigem que a SPE a ser constituída pelo vencedor (individual ou em Consórcio) do certame seja integrada ao menos por uma "empresa de dragagem". No entanto, entende-se que, além de não ser compatível com o objeto do edital, tal exigência tem o potencial de reduzir a competitividade do certame, afastando potenciais interessados, e, por isso, deve ser revisitada. O art. 37, XXI, da Constituição assegura a "igualdade de condições a todos os concorrentes" nas contratações mediante licitação pública, determinando que apenas sejam exigidas qualificações técnicas e econômicas "indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações". Além disso, as Leis 14.133/2021 e 8.987/1995 impõem a observância ao princípio da igualdade nos processos licitatórios e contratos de concessão. No mesmo sentido, Marçal Justen Filho ensina que "Todas as limitações e exigências contempladas no ato convocatório deverão observar o princípio da proporcionalidade. Ou seja, deverá existir um vínculo de pertinência entre a exigência ou a limitação e o interesse público a ser satisfeito. Isso equivale a afirmar a nulidade de qualquer edital que contemple exigências excessivas ou inúteis, que impeçam a participação de interessados que poderiam executar	Agradecemos a contribuição e informamos que a mesma não será acatada. Entende-se pela necessidade de manutenção das condições de habilitação técnica no caso em tela, bem como no alinhamento econômico da empresa responsável pela execução dos serviços, no caso de formação de consórcio, para com o objeto da concessão. Nesse sentido, não se vislumbra uma reserva de mercado na inserção da previsão, mas sim um critério estritamente necessário para assegurar o cumprimento das obrigações previstas no contrato de concessão, do ponto de vista técnico, bem como um alinhamento economico de comprometimento na execução dos serviços. Contudo, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta a seguir englobe toda a contribuição, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno.

	forma do Anexo 10.	prestação útil para a Administração Pública" (JUSTEN FILHO, Marçal. Curso de Direito Administrativo. 15ª. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2024, p. 261). A Assessoria Especial de Concessões da ANTAQ se manifestou de forma contrária ao estabelecimento de tal exigência. Nas palavras da AEC: "(...) 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", fazendo surgir a "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" (Anexos da Nota Técnica nº 3/2024/AEC/DG). De fato, não há nenhuma necessidade de que a futura concessionária do porto tenha como sócia uma empresa de dragagem. Isso não traz nenhuma vantagem ao interesse público nem garante a correta execução da dragagem que for necessária. Cabe ao contrato estabelecer as obrigações a ser cumpridas pela concessionária, e esta deverá tomar as providências que entender pertinentes para dar cumprimento às suas obrigações. Além disso, os documentos submetidos à consulta pública não contêm definição clara e explícita do que se considera "empresa de dragagem". A respeito desse ponto específico, a Assessoria Especial de Concessões da ANTAQ indicou que: "(...) 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" (Anexos da Nota Técnica nº 3/2024/AEC/DG). Logo, era essencial um detalhamento transparente em relação às formas de atuação permitidas e de demonstração da experiência em dragagem. A ausência dessa definição torna a participação no certame impossível, com todo respeito. Portanto, sugere-se que o edital seja ajustado, retirando-se a exigência de participação de empresa de dragagem tanto na SPE a ser constituída em caso de participação isolada, como na participação em consórcio.	
Seção A - Apresentação	Seção A - Apresentação	A FACISC, Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina, vem, respeitosamente, atender ao chamado de contribuições sociais promovido pela ANTAQ acerca do projeto de concessão do Porto Organizado de Itajaí/SC. Os	Agradecemos a contribuição e informamos que com a diretriz de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres, a presente contribuição

		primeiros registros históricos sobre a relevância do complexo portuário itajaiense remontam da virada do século XIX para o século XX. Mais de 100 anos depois, a comunidade portuária reitera a importância do porto para seu próprio desenvolvimento somando esforços sobre como formatar o melhor destino que se pretende traçar ao porto reforçando, ainda mais, o papel de protagonismo desse ativo. Certos de que a Constituição Federal de 1988 instituiu que hoje o porto é passível de exploração direta ou indireta pela União, conforme positivado pelo art. 21, XII, “d”, e cientes de que a presente discussão está inserida em um contexto de revisão do marco regulatório portuário brasileiro, a FACISC oferece sua contribuição pautada por 3 pilares estruturantes: 1) Operação de Carga Geral e de Passageiros, configurando o Porto de Itajaí como complexo portuário multipropósito; 2) Reinvestimento dos recursos arrecadados com a atividade portuária desenvolvidas no Porto de Itajaí no próprio Porto com vistas a promover seu contínuo desenvolvimento, e; 3) Duas unidades de negócio no certame: gestão do porto multipropósito pela Autoridade Portuária Pública e gestão do acesso aquaviário sob coordenação estratégica da Autoridade Portuária.	será reavaliada no momento de revisão do projeto de arrendamento definitivo do terminal.
Seção B - Estudo de Mercado	Seção B - Estudo de Mercado	Entende-se primordial que a movimentação de carga geral, bem como de passageiros seja considerado nos estudos que embasam o projeto de concessão do porto de Itajaí. Partindo-se das mesmas premissas estabelecidas nos estudos apresentados no certame, qual seja a estatística depreendida no anuário da ANTAQ em 2020, cumpre sublinhar que o método de unitização da carga não deve ser um fator limitante das atividades portuárias do complexo. Parece inquestionável que, seja pela natureza das principais cargas movimentadas no porto de Itajaí, seja pelo contexto organizacional vivido atualmente, a cadeia produtiva itajaiense não pode ficar refém do container. Prova disso é que durante todo o período em que o fluxo de container mostrou-se deficiente, e o objetivo aqui não é discutir ou apontar motivos que justifiquem a crise do container no Porto de Itajaí, o que manteve a sobrevivência de todos que dependem do porto foi a movimentação de carga geral e o fomento da indústria de navios de cruzeiro. Ilustra-se o argumento participando que em 2023 estima-se que foram movimentadas 370 mil toneladas de carga geral e a circulação de mais de 30 mil turistas que aportaram em Itajaí por meio das graciosas embarcações brancas. 2024, por sua vez, já estima movimentação de 400 mil toneladas de cargas, 2,5 vezes maior do que o prospectado em estudos especializados. As conseqüências	Agradecemos a contribuição e informamos que com a diretriz de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres, a presente contribuição será reavaliada no momento de revisão do projeto de arrendamento definitivo do terminal.

		positivas desse fato são inúmeras e, longe de querer esgotá-las, podem-se citar maior engajamento de mão de obra avulsa, catalisação do robustecimento comércio local, diversificação do portfólio de cargas, heterogeneização de fontes tarifárias oportunamente aferidas pela Autoridade Portuária, fortalecimento da economia regional, atendimento dos anseios dos usuários do porto, maior distribuição de renda entre outros.	
Seção B1 - Análise Concorrencial	Seção B1 - Análise Concorrencial	Sabe-se que a hinterlândia do Porto de Itajaí sofre a concorrência de tantos outros complexos portuários, de natureza pública e privada. Não é novidade que quando se observa o potencial de mercado exercidos pelos privados o método de unitização de carga via container se sobressai. De outra banda, quando se olha para os complexos de natureza pública é impossível deixar de observar o trabalho desenvolvido pelo Porto de São Francisco (SFS), localizada ao norte do Estado de Santa Catarina. Apropriando-se das oportunidades dentro de sua realidade, SFS vem se especializando cada vez mais na movimentação de granéis agrícolas e de fertilizantes. Esse cenário reforça ainda mais a necessidade de se manter o Porto de Itajaí vocacionado às movimentações de carga multipropósito, pois ao tempo em que se denota uma acirrada competição pelo mercado privado dos terminais movimentadores de containeres, há uma lacuna cada vez mais cintilante pela carga geral, sobretudo aquela que oferece insumos para a indústria catarinense, que por sua vez está concentrada no Vale do Rio Itajaí e no norte do estado de Santa Catarina. Por fim, não se está aqui a contrariar a proposta de investimentos e robustecimento da movimentação de containeres no Porto de Itajaí. Sabe-se que é um nicho de mercado de alto valor agregado e que deve ser prestigiado. No entanto, confiantes de que a diversificação e a garantia de movimentação de cargas multipropósito em berços genuinamente públicos promove maior segurança jurídica, econômica e social para a cidade e região a FACISC se posicional em prol de atitudes que mais se avizinhem do sucesso para o novo ciclo de vida do porto que está para (re)nascer em Itajaí.	Agradecemos a contribuição e informamos que com a diretriz de segregação da concessão em dois projetos, a saber, a concessão do canal de acesso e o arrendamento do terminal de conteineres, a presente contribuição será revista no momento de revisão do projeto de arrendamento definitivo do terminal.
Minuta de Contrato	6. Encargos contratuais	Entende-se razoável a proposta apresentada nos estudos a respeito da modelagem de gestão para o Porto de Itajaí. Vê-se com bons a bipartição de competências entre a Autoridade Portuária, tutora das funções estratégicas da gestão do complexo portuário, e o parceiro privado, garantidor da execução das funções operacionais. Todavia é essencial que o contrato a ser celebrado estabeleça objetivamente que os montantes arrecadados pela cobrança de tarifas	Agradecemos a contribuição e informamos que, conforme previsto na minuta de contrato, novos investimentos poderão ser realizados através dos mecanismos de revisão extraordinária do contrato. Contudo, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta a seguir englobe toda a

		dos serviços prestados não só remunere os dois parceiros envolvidos, mas também sejam integralmente destinados a (re)investimentos no próprio porto. Entende-se que a remuneração dos parceiros dá sustentação ao negócio, mas o continuo investimento em benfeitorias, aquisição de novos espaços para ampliação do porto, compra de equipamentos, investimento em tecnologias e sistemas, capacitação e treinamento oferecem perpetuação ao negócio. A sustentabilidade do empreendimento é fundamental para que o porto de Itajaí resista à crise que hoje enfrena e se reinvente posicionando-se com o protagonismo que lhe é peculiar. Por fim, sugere-se que se acatada essa sugestão, que ela conste sem deixar margem de dúvidas nos capítulos do contrato que disciplinam os investimentos da Autoridade Portuária e do Concessionário.	contribuição, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno.
Minuta de Edital	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;	Sabe-se que muitos são os desafios enfrentados nesse certame: restrição para receber grandes embarcações, baixas pranchas operacionais, reduzido aproveitamento das áreas, custos operacionais elevados, profissionalização da gestão, implementação de indicadores de desenvolvimento sustentável, dentre outros. Reiterando-se que a FACISC vê com bons olhos a dualidade do modelo de negócios proposto, que de um lado mantém a gestão estratégica nas mãos da Autoridade Portuária e, de outro, a gestão operacional nas mãos do parceiro privado. De toda sorte, quando o assunto é aprofundamento do canal de acesso e aproveitamento da infraestrutura aquaviária entende-se premente que seja garantida a dragagem que atenda as necessidades para o serviço de grandes embarcações, mas não só. Parece inquestionável o fato de que o canal de acesso proporciona subsistência para além do porto de Itajaí. Leia-se: os terminais a montante precisam, por força das posições geográficas que ocupam, que a infraestrutura aquaviária seja aderente aos seus propósitos. Entende-se que há posicionamento conciso do TCU acerca da dragagem a montante no rio Itajaí e não se está aqui a ir de encontro ao que a Corte de Contas da União afirma ser correto quando o assunto é a gestão da coisa pública. No entanto, para fins de não aniquilar o empreendimento que dá suporte a toda uma cadeia produtiva da região, sugere-se que ou o parceiro privado, que assumirá a operacionalização da dragagem use de seus recursos para garantir a profundidade adequada do rio a montante ou a poligonal do porto de Itajaí seja suficientemente estendida para justificar o investimento por parte da Autoridade Portuária. De uma forma ou de outra a validade do argumento	Agradecemos a contribuição. Informamos que o tema em tela foi tratado no âmbito do ACÓRDÃO Nº 245/2023 – TCU – Plenário, em seu item 9.2.2.1, que determinou 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" Assim, a contribuição não será acatada.

		está em criar um ciclo virtuoso e não vicioso sobre o desenvolvimento da atividade portuária itajaiense. Ainda sobre a dualidade do negócio, é imperioso que a gestão do complexo portuário de Itajaí seja profissionalizada da maneira mais ampla e efetiva que se possa projetar. Fala-se aqui não só da profissionalização de pessoas, mas principalmente de ferramentas de gestão como aquelas que assegurem valores das melhores práticas em governança, compliance, meio ambiente e social (ESG). Acredita-se que a implementação do ESG na gestão do complexo portuário, somada a observância do Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU complementaria de maneira salutar o arcabouço administrativo do Porto de Itajaí. Concluindo e amarrando a presente contribuição, a FACISC pauta-se em 3 pilares para a retomada do protagonismo do Porto de Itajaí: porto multipropósito assegurando-se operações de carga geral e de passageiros no cais público, reinvestimento integral em benfeitorias no porto e infraestrutura aquaviária acessível a todo o complexo que deve ser gerido de forma profissional e sustentável. Cordialmente, Elson Otto Presidente da FACISC	
Minuta de Edital	CONCESSÃO DO PORTO ORGANIZADO DE ITAJAÍ, COM VISTAS À SUA ADMINISTRAÇÃO PARCIAL E EXPLORAÇÃO DA SUA INFRAESTRUTURA	Assunto: Consulta Pública da Licitação para Concessão do Porto de Itajaí Exmo. Senhor, Cumprimentando-o cordialmente, dirijo-me à Vossa Senhoria para apresentar um conjunto de contribuições para a consulta pública referente à licitação do Porto de Itajaí, coordenada pela ANTAQ. As sugestões têm o objetivo de melhorar os termos do processo de licitação, buscando maior eficiência, transparência e segurança para as operações portuárias. 1. Urgência da Licitação A licitação deve ser realizada com urgência, considerando que o contrato de transição vigente não resultou em movimentação de cargas até o momento. Essa demora tem impacto negativo para a atividade portuária e para a economia local. 2. Expansão e Vinculação de Áreas A expansão das áreas portuárias deve ser vinculada à expansão dos berços de atracação para garantir o crescimento sustentável do porto. A aquisição da área da Braskarne, que foi retirada da licitação por solicitação do município, deve ser incluída para fortalecer a movimentação de carga geral no porto público, contribuindo para melhoria do equilíbrio financeiro do contrato, tendo em vista a realidade atual de movimentações. O edital deve deixar claro que áreas não-operacionais não serão concedidas, para evitar ambiguidades. A autoridade pública deve ter a responsabilidade de planejar e executar a expansão das áreas para terminais. A Administração do Porto de Itajaí (API) deve atualizar, com urgência, o plano de expansão das	Agradecemos a contribuição. A priori, cumpre registrar que, em decorrência de decisão do Poder Concedente, a licitação do Porto Organizado de Itajaí foi segregada, sendo que neste processo seguirá a licitação do canal de acesso aquaviário ao Porto. Neste contexto, embora a resposta a seguir englobe toda a contribuição, apenas aquelas relacionadas ao canal de acesso aquaviário são objeto da licitação neste momento - o terminal de conteineres será licitado em momento oportuno. Quanto a expansão das áreas, o assunto pode ser revisitado em função de manifestação da municipalidade pedindo a reinclusão da área. No que diz respeito a carga geral, não há quaisquer impedimento a movimentação dessas cargas. O temrinal de passageiros, por sua vez, conta com a elaboração de estudos para a sua construção, uma vez que não existe, por parte do município ou da SPI, projetos básicos que delimitem a área de implementação do terminal, não sendo possível a incorporação imediata no bojo do contrato de concessão em tela. Quanto a revisão de capex e opex, informamos que a data base do estudo será atualizada, assim como os custos. Quanto a participação de empresa de dragagem, entende-se pela manutenção da previsão. 6- Os prazos definidos no contrato são referenciais. As operações com navio de LOA 400m dependem de diversas intervenções de engenharia. Anteriormente à campanha de dragagem de aprofundamento e readequação do molhe norte, entende-

		áreas e submetê-lo à ANTAQ para garantir a transparência do processo. 3. Carga Geral e Terminal de Passageiros Além da carga de TEUs, é necessário considerar no edital a inserção da movimentação de carga geral, como veículos, para diversificar as operações portuárias e tornar o opex mais similar à realidade da movimentação de carga esperada para o porto. O modelo de operação do terminal de passageiros deve ser estudado, pois não há um projeto específico para essa movimentação. 4. Revisão de Capex e Opex Devido ao aumento dos custos de equipamentos pós-pandemia, recomenda-se uma revisão dos valores de capital (capex) para refletir a nova realidade do mercado. Os valores de custos operacionais (opex) também precisam ser revisados, uma vez que os acordos locais deixaram os valores de mão de obra e mão de obra avulsa defasados no edital. 5. Participação de empresa de Dragagem A obrigatoriedade da participação de uma empresa de dragagem na Sociedade de Propósito Específico (SPE) limita o número de empresas que podem participar da licitação, reduzindo a concorrência. O fato de uma empresa de dragagem participar da SPE pode ainda trazer dificuldades quando da necessidade contratação diversos modelos de serviços de dragagem. 6. Atendimento a Navios Maiores A previsão de atendimento para navios de 366m para 5 anos a frente parece inadequada, considerando que esses navios deste porte já estão operando na região. Além disso, a previsão para navios de 400m para 2032 também parece tardia, uma vez que armadores demonstram interesse em operá-los no curto prazo. 7. Dragagem de Manutenção O canal externo deve ser dragado para uma profundidade maior que 17m, considerando o calado dos navios de 14,5m, mais 15% de sobre-profundidade conforme norma, uma vez que o projeto atual prevê apenas 16m no canal externo. O projeto do canal interno deve ser revisado para atender aos navios de 400m. O contrato atual de dragagem termina em janeiro de 2025, e não há previsão de manutenção até que o novo operador assuma. Portanto, deve ser garantida a manutenção da dragagem já em 2025, para evitar interrupções. A dragagem de manutenção deve ser responsabilidade do concessionário e da SPI desde a assinatura do contrato, mesmo antes do início da operação. Isso é crucial para garantir a continuidade das operações durante o período de transição. 8. Utilização de Recursos Provenientes da Outorga Os recursos obtidos através da outorga e dividendos devem ser reinvestidos no porto, ao invés de serem destinados à União. Isso ajudará a garantir investimentos futuros e melhoria na infraestrutura do porto, como a expansão de áreas. Esperamos que	se necessário, no mínimo, realizar remoção parcial/adequações de estruturas existentes na margem esquerda do canal em Navegantes, entre as bóias B13 e F15; remoção de casco soçobrado do navio Pallas; implantação do VTS; reposicionamento do guia corrente próximo à prefeitura de Navegantes; remoção do espigão transversal próximo à Rua Nereu Ramos; remoção do dolfim de amarração oeste do Píer de Passageiros; e realização de estudos de simulação de manobra. 7- Tal como registrado no Anexo I – Plano de Exploração Portuária (PEP) do contrato, o atendimento das metas de Calado Máximo Operacional (CMO) será verificado com acréscimo de maré média de 0,59 metros (59 centímetros). Quanto ao reinvestimento no Porto, foram previstas remunerações fixas e variáveis para a AP, de tal forma que os recursos ficarão na localidade.

		estas contribuições ajudem a aprimorar o processo de licitação do Porto de Itajaí. Colocamo-nos à disposição para fornecer esclarecimentos adicionais ou informações complementares. Desta forma encaminhamos as considerações, oportunidade em que reitero minhas cordiais saudações. ALEX BUNESE JUK Gerente de Portos ROBISON JOSÉ COELHO Secretário Adjunto de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias.	

Brasília, 11 de julho de 2025

YGOR DI PAULA J.S. DA COSTA

Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários