AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ

Relatório de Contribuições ao Projeto Canal de Acesso ao Porto de Santos/SP

O Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários - 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 50300.014439/2025-70, divulga o Relatório de Contribuições ao Projeto Canal de Acesso ao Porto de Santos/SP, recebidas até 29/09/2026 via Microsoft Forms:

ID	Documento	Item do documento	Contribuição
1	Minuta de Edital	Despacho nº 176/2026/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR (3/03/2026)	A Prefeitura de Santos (PMS) não foi notificada das alterações propostas pelo BNDES, sendo que sua manifestação, por meio da Nota Técnica nº 03/2025/SEPORTE, foi feita com base na documentação enviada pela ANTAQ em julho/2025. Smj, a consulta à PMS deveria ter novamente ocorrido, por conta do art. 14 da Lei nº 12.815/2013, a saber: Seção III Dos Requisitos para a Instalação dos Portos e Instalações Portuárias Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de: I - consulta à autoridade aduaneira; II - consulta ao respectivo poder público municipal (grifo nosso); e III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.
2	Minuta de Edital	1.1.7. e 1.1.8.	A Área de Concessão corresponde a áreas molhadas dentro da Poligonal do Porto Organizado de Santos, em tese. No entanto, quando se trata de dragagem de aprofundamento, as áreas molhadas de alguns berços de atracação que demandem reforço de cais não serão de responsabilidade da futura concessionária, até que as obras necessárias sejam providenciadas pela APS ou autorizadas para execução por arrendatários de terminais.
3	Minuta de Edital	Seção V – Visitas Técnicas – Itens 1.14 a 1.19.	A participação nas visitas técnicas deve ser obrigatória e não facultativa, pois elas são necessárias para que os proponentes estejam efetivamente cientes do objeto e das interferências e condicionantes internas e externas. O item 1.14 tem como texto: 1.14. Os interessados poderão realizar até [•] ([•]) visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Contrato de Concessão, ocasião em que as Proponentes poderão também avaliar eventuais questões ambientais (grifo nosso) e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias, sísmicas rasas, sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudiquem a operação portuária existente, bem como sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes. As questões ambientais envolvem eventuais impactos da dragagem de aprofundamento em áreas lindeiras ao Canal de Acesso Aquaviário do Porto Organizado de Santos/SP, incluindo infraestruturas, equipamentos urbanos, balneabilidade das praias, TAC firmado entre o MP e a APS, relativo à proteção contra erosão da orla de Santos, etc. Os proponentes precisam estar cientes de todos os aspectos que envolvem o objeto do contrato. Daí a participação nas visitas técnicas ser mandatória e não facultativa.
4	Minuta de Edital	Anexo 19 – REQUISITOS DO PLANO BÁSICO DE IMPLANTAÇÃO (PBI) – Caracterização da Concessão – Item 1.3	Esse item tem como texto: “Identificação das interferências físicas e/ou operacionais com áreas públicas circunvizinhas, e das propostas de mitigação, quando for o caso;”, o que reforça a importância das visitas técnicas.
5	Minuta de Edital	Anexo 19 – REQUISITOS DO PLANO BÁSICO DE IMPLANTAÇÃO (PBI) – Caracterização da Concessão – Item 1.6	O texto desse item é: "Compatibilização das intervenções necessárias para o provimento dos serviços obrigatórios no Acesso Aquaviário ao Porto de Santos com os demais projetos previstos do Porto Organizado, especialmente o Túnel Imerso Santos-Guarujá e o terminal Tecon Santos 10;" O TAC Erosão Ponta da Praia também deve ser considerado, bem como eventuais impactos da dragagem de aprofundamento nas infraestruturas e equipamentos urbanos lindeiros ao Acesso Aquaviário ao Porto de Santos.

6	Minuta de Edital	Anexo 19 – REQUISITOS DO PLANO BÁSICO DE IMPLANTAÇÃO (PBI) – Caracterização da Concessão – Item 3.8	Os estudos a serem realizados pela Concessionária incluem: a modernização da sinalização náutica (alínea “a”); a implantação de guia-correntes na foz do estuário de Santos — em verdade, do Acesso Aquaviário ao Porto de Santos — (alínea “b”); e o alcance de meta adicional mínima de -17,5 m de profundidade ao longo do Acesso Aquaviário ao Porto de Santos, incluindo suas bacias de evolução. No material anteriormente enviado, oficialmente pela ANTAQ à Prefeitura de Santos, havia menção de que o estudo seria para a profundidade de -18 m. A Prefeitura de Santos, por meio da Nota Técnica n.º 03/2025/SEPORTE, encaminhada à ANTAQ, em 2025, em resposta à consulta feita por aquela Agência Reguladora ao Município, alegou que um outro estudo poderia ser incluído no escopo da concessão: o da implantação de uma estrutura de proteção costeira na entrada da baía de Santos, incluindo um desenho esquemático. O motivo dessa sugestão foi que a implantação da guia-corrente, embora favoreça fluxos hidráulicos que reduzirão, em tese, o assoreamento do Acesso Aquaviário ao Porto de Santos, não necessariamente evitará sua interdição, no caso de eventos climáticos extremos, principalmente ressacas. Como a direção das ondas é conhecida, uma barreira artificial como a proposta pode ser solução de espectro mais amplo, favorecendo a preservação de infraestruturas urbanas e do perfil praial. A construção da Terceira Pista da Imigrantes, que inclui 17,5 km de túneis, tem potencial para fornecer o volume rochoso necessário, desde que esse estudo conclua que essa obra será eficaz. Salvo engano, a USP dispõe de modelos matemáticos e físicos do Porto de Santos, que podem auxiliar nesse estudo. É importante ressaltar que a ANTAQ não respondeu à Prefeitura de Santos sobre os questionamentos feitos pelo Município, os quais estão sendo repetidos nesta consulta pública e, segundo representante do BNDES em reunião do CAP-Santos, realizada em fevereiro/2026, nem tampouco encaminhou a Nota Técnica n.º 03/2025/SEPORTE ao banco. A Prefeitura de Santos enviou esse documento ao BNDES após a mencionada reunião do CAP-Santos.
7	Minuta de Edital	Anexo 19 – Viabilidade Ambiental da Concessão – Item 4.2	As alíneas a) Impactos socioambientais; c) Riscos Ambientais para área circunvizinha; e f) Possíveis contaminações do rio (o correto seria o Canal do Estuário e seus afluentes) e Oceano Atlântico reforçam, mais uma vez, a importância de considerar as infraestruturas e equipamentos urbanos, o perfil praial e a balneabilidade das praias de Santos.
8	Minuta de Contrato	Item 2.4	Não existe um “novo marco legal”, mas apenas “marco legal”, pois a Lei 12.815/2013, vigente (ainda não há previsão sobre a aprovação do PL 733/2025 ou se a legislação atual será objeto de modificação), tem mais de cerca de 16 anos.
9	Minuta de Contrato	Item 2.19	A ANTAQ, em razão do art. 14 da Lei 12.815/2013, consultou a Prefeitura de Santos sobre a proposta de concessão do Canal de Acesso Aquaviário do Porto Organizado de Santos/SP, em 2025, por meio do OFÍCIO N.º 336/2025/DG-ANTAQ, de 14/07/2025. A Prefeitura, em resposta a essa consulta, encaminhou a Nota Técnica 03/2025/SEPORTE, no mesmo ano. No entanto, em 23/02/2026, em reunião do CAP-Santos, representantes do BNDES alegaram desconhecer a referida Nota Técnica. Além disso, a documentação disponibilizada na Audiência Pública 02/2026, em 17/03/2026, é diferente da enviada pela ANTAQ à Prefeitura de Santos em 2025, sendo que não foi notificada por aquela agência reguladora, nos termos do mesmo artigo do atual marco legal. Deveria ter sido feita nova consulta. A Nota Técnica 03/2025/SEPORTE foi encaminhada diretamente ao Sr. Leonardo Scarlato, representante do BNDES na referida reunião do CAP-Santos. Cremos ser importante que o art. 14 da Lei 12.815/2013 seja entendido como elemento basilar da relação porto/cidade, com as consultas sendo efetivamente consideradas, e não como mero procedimento protocolar, sem consequências.

10	Minuta de Contrato	Item 3.19	É mencionado que “não integra o escopo do projeto a realização de aprofundamento em berços de atracação – que ficarão sob responsabilidade da APS”. Em tese, isso implica que a APS continuará responsável pela dragagem de aprofundamento dos berços de atracação, ou seja, mantendo a burocracia de licitação atual. Não seria mais adequado subordinar a dragagem de aprofundamento dos berços de atracação ao futuro concessionário, condicionada à eventual execução do reforço de cais que for necessária, essa sim a ser providenciada pela APS, diretamente, ou pelo arrendatário de terminal interessado, nesse caso mediante aditamento contratual?
11	Minuta de Contrato	Itens 4.16 a 4.21	Considerando o que foi dito no item 3.19, os valores relacionados a volumes de dragagem para -16 e -17 m são apenas estimativas. Isso reforça a necessidade de melhor definir quem executará a dragagem de aprofundamento de berços de atracação.
12	Minuta de Contrato	Item 4.22	O texto afirma “que ficará a cargo da concessionária a gestão da área de descarte de dragagem (PDO – Polígono de Disposição Oceânica) tanto para a dragagem própria como para a de terceiros”. Caso haja necessidade de ampliar ou alterar a configuração do PDO, isso também será responsabilidade do futuro concessionário? O futuro concessionário poderá prestar serviços de dragagem de manutenção e aprofundamento aos TUPs existentes no complexo portuário, ou seja, fora da área da Poligonal do Porto Organizado de Santos? Em caso positivo, como isso é realizado sem que haja influência negativa no cumprimento das exigências contratuais? Em caso negativo, como serão tratadas as interfaces com áreas não afetas ao contrato? É importante lembrar que existe uma cava subaquática no Canal de Piaçaguera. É preciso verificar o impacto da dragagem na área objeto do contrato sobre esse dispositivo nos cenários de aprofundamento para -16, -17 e -18 m. Os documentos enviados à Prefeitura de Santos, em 2025, indicavam que a área objeto da concessão incluiria o acesso aquaviário à região do antigo aterro sanitário existente na área insular do município, que a Autoridade Portuária de Santos pretende incluir na Poligonal do Porto Organizado de Santos, ampliando a área sob gestão da APS para 20,4 km² No entanto, a Portaria GM-MPOR nº 5, de 9/02/2026, reduziu a pretensão da APS para 14,5 km². Caso a área da poligonal venha a ser ampliada, qual será a implicação do contrato de concessão? Será objeto de simples aditamento contratual?
13	Minuta de Contrato	Item 4.23	A Prefeitura de Santos, por meio da Nota Técnica 03/2025/SEPORTE, propôs que fosse incluído um terceiro estudo e projeto para a implantação de uma estrutura de proteção costeira (quebra-mar ou afim) na entrada da baía de Santos, a partir de um extremo terrestre existente na área continental da cidade de São Vicente. Tal proposta decorreu das seguintes ponderações: • A Guia Corrente no Trecho 1 do Canal de Acesso Aquaviário do Porto Organizado de Santos/SP pode conter o assoreamento, mas não evitará o risco de interdição do acesso ao porto em caso de eventos climáticos extremos (ressacas), os quais, segundo estudos amplamente divulgados, tendem a aumentar de intensidade e frequência, em razão das mudanças do clima; • É de conhecimento que a direção das ondas na entrada da baía é principalmente de sudeste. A implantação de uma estrutura de proteção costeira no local sugerido potencializaria a redução da energia das ondas já na entrada da baía, também reduzindo o risco de interdição do canal de acesso ao porto, bem como os processos erosivos atualmente constatados na orla marítima da cidade de Santos; • Também é importante que o estudo sugerido considere que o Trecho 1, o PDO e o emissário submarino de efluentes de esgoto existente na baía não sejam afetados negativamente; e • A execução da Terceira Pista da Rodovia dos Imigrantes, a ser executada pelo Governo do Estado de São Paulo, inclui 17,3 km de túneis, ou seja, a quantidade de rochas tende a ser mais do que suficiente para a execução da obra de proteção costeira sugerida. Essa proposta, como já

			mencionado, consta na Nota Técnica 03/2025/SEPORTE, que é de conhecimento da ANTAQ e, em função de representantes do BNDES terem alegado desconhecê-la, também foi encaminhada a essa entidade, em fevereiro de 2026, após reunião do CAP-Santos, junto com conexão para artigo sobre o tema, que pode ser acessado em: https://portalbenews.combr/ressaca-de-ressacas/ ou https://jornalportuario.com.br/coluna/63/ressaca-de-ressacas.
14	Minuta de Contrato	Item 4.36	É o texto deste item: "Adicionalmente, foi previsto um valor de Opex referente aos Custos de Manutenção Referente ao TAC Ponta da Praia, para reparo do Projeto-Piloto para minimização da orla da Ponta da Praia, em Santos/SP, no valor de R$ 2.074.709,00 (dois milhões, setenta e quatro mil setecentos e nove reais). O serviço consiste no fornecimento e implementação de geoformas em tecido geotêxtil e demais materiais geossintéticos, conforme projeto, englobando ainda outros materiais, equipamentos, mão-de-obra, taxas e impostos e demais despesas incidentes. O serviço de manutenção tem periodicidade quinquenal, tendo início no Ano 1 da Concessão." É importante ressaltar que o referido TAC foi firmado e rerratificado entre a APS e o MPF, e inclui ampliação do Projeto-Piloto — e não apenas a recuperação e manutenção da estrutura atual, com projeto a cargo da Unicamp.
15	Minuta de Contrato	Item 4.37	No item 4.28, consta que: "Além do desempenho técnico-operacional, a remuneração da concessionária também estará sujeita ao seu desempenho ambiental. Esta categoria de IQS mensura a qualidade da gestão ambiental das atividades portuárias. É constituída por indicadores que dizem respeito à obtenção e manutenção de licenças ambientais, à composição e qualificação do quadro de profissionais do núcleo ambiental da empresa e à realização anual de inventários de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE)." O item 4.37, ao considerar custos e despesas para aferição dos índices de reajustes considerados na revisão tarifária, levou em conta o fator combustível (p2) tendo como padrão óleo diesel marítimo DMA-MGO. Considerar esse tipo de combustível nas operações de dragagem não prejudicará o desempenho ambiental? Caso a futura concessionária adote combustíveis de transição ou “verdes”, em nome da melhoria do desempenho ambiental, como isso será considerado? Em tese, a futura concessionária poderá utilizar dragas e embarcações acessórias a seu critério, contratando equipamentos do mercado, o que pode variar os combustíveis utilizados, inclusive utilizando propulsão elétrica, com eventual disponibilização de sistema OPS (Onshore Power Supply ou Cold Ironing).
16	Minuta de Contrato	Estudos Adicionais – Item 4.44	Considerando os custos estimados para os estudos de dragagem de aprofundamento para -18 m e implantação da guia corrente, a proposta do terceiro estudo, feita pela Prefeitura de Santos (obra de proteção costeira na entrada da baía de Santos), pode ser equivalente à da guia corrente. Inclusive, é possível utilizar a mesma modelagem a ser utilizada para o estudo da guia corrente, o que pode reduzir custos.
17	Minuta de Contrato	Item 4.56	Foi considerada a possibilidade da dragagem para execução do túnel ser feita no escopo do contrato da futura concessionária, caso haja concomitância, ou haverá uma dragagem específica para a execução do túnel, o que exigirá perfeita harmonia entre as duas operações? Importante lembrar que tanto a concessão do Canal de Acesso Aquaviário do Porto Organizado de Santos/SP como a obra do túnel ainda guardam algumas incertezas com relação a cronogramas efetivos de execução, o que pode impactar cenários futuros.
18	Minuta de Contrato	Estudos ambientais – Item 4.102	É importante que os estudos ambientais também avaliem os impactos da dragagem de aprofundamento previstas nas infraestruturas e áreas urbanas lindeiras ao Canal de Acesso Aquaviário do Porto Organizado de Santos/SP. A partir dessa avaliação, a futura

			concessionária deverá providenciar eventuais projetos e execução de obras, bem como suas manutenções posteriores, com as Prefeituras pertinentes sendo previamente consultadas para que avaliem e, em caso de anuência, aprovem as soluções a serem propostas.
19	Minuta de Contrato	Passivos ambientais – Itens 4.112 a 4.114	É importante asseverar que o TAC Erosão Ponta da Praia foi rerratificado entre o Ministério Público e a APS, com anuência da Prefeitura de Santos. Assim sendo, qualquer interferência da futura concessão com o objeto do TAC deverá ser comunicada aos entes formalmente envolvidos, para análise e deliberação. O Item 4.114 define que “Mediante o exposto, a execução do TAC Erosão Ponta da Praia está sendo admitido como obrigação para a futura Concessionária”. Porém, a futura concessionária será uma entidade independente, que não consta no TAC. Assim sendo, esse entendimento precisa ser revisado, pois, em tese, não isenta a APS do cumprimento direto do TAC. Desta forma, fica a questão se os custos relativos ao TAC podem ser considerados no escopo dos custos sob responsabilidade da futura concessionária.
20	Minuta de Contrato	Programas Ambientais – Item 4.118	Entendendo que o termo ambiental também se aplica a infraestruturas e equipamentos urbanos, a Prefeitura de Santos considera necessária a implantação/execução de Programa de Monitoramento dos efeitos da dragagem de aprofundamento nesse âmbito, de maneira a identificar riscos e providenciar projetos e obras necessários para evitá-los, bem como reparar eventuais danos decorrentes.
21	Minuta de Contrato	Programas Ambientais – Item 4.119	Os Programas Ambientais previstos para a LO também devem incluir o monitoramento da qualidade da água nas orlas de Santos e Guarujá, considerando a baía de Santos (pela proximidade do PDO) e as áreas urbanas lindeiras ao Canal de Acesso Aquaviário do Porto Organizado de Santos/SP, em conjunto com o monitoramento praial.
22	Minuta de Contrato	MATRIZ DE RESPONSABILIDADES – Item 20.2	A matriz também deve incluir nos Temas 7: gestão ambiental, e 9: planejamento e execução das obras e serviços de dragagem, as responsabilidades da futura concessionária com a preservação das infraestruturas e equipamentos municipais, de forma a mitigar riscos e/ou providenciar projetos e obras de proteção/recuperação, quando identificada essa necessidade. Essa inclusão está associada à sugestão dos programas ambientais propostos nas considerações sobre os itens 4.23 e 4.36. Também é importante que as Prefeituras de Santos e Guarujá tenham representantes no Comitê de Dragagem a ser constituído.
23	Minuta de Edital	SOLICITAÇÃO DE PRORROGAÇÃO DE PRAZO	Prezados Senhores, A VAN OORD SERVIÇOS DE OPERAÇÕES MARÍTIMAS LTDA., inscrita no CNPJ nº 30.276.927/0001-10, por seu representante legal ao final assinado, vem, respeitosamente, à presença de V.Sas., com fundamento nos princípios da razoabilidade, da ampla participação, da transparência e do interesse público, requerer a prorrogação do prazo para apresentação de contribuições à Audiência Pública nº 02/2026, designada para o dia 1º de julho de 2026, nos termos da Deliberação-DG nº 21/2026-ANTAQ. O presente pleito decorre da indisponibilidade de acesso à documentação completa disponibilizada pela ANTAQ, situação verificada desde 18 de maio de 2026, circunstância que impactou significativamente o prazo efetivamente disponível para análise dos estudos e documentos submetidos à consulta pública. Adicionalmente, cumpre destacar a elevada complexidade técnica do material disponibilizado, cuja adequada avaliação demanda análise aprofundada, criteriosa e multidisciplinar, envolvendo aspectos regulatórios, operacionais, econômicos, jurídicos e de engenharia. Tais características tornam insuficiente o prazo atualmente concedido para que os interessados possam elaborar contribuições consistentes, fundamentadas e compatíveis com a relevância do projeto em discussão. Ressalte-se que o objeto da audiência pública envolve o Porto de Santos, principal complexo portuário da

			América Latina e ativo estratégico para a infraestrutura logística nacional. Em razão de sua expressiva relevância econômica e institucional, é imprescindível que o processo participativo seja conduzido de forma a assegurar ampla oportunidade para avaliação dos documentos e apresentação de contribuições qualificadas pelos agentes interessados. A limitação temporal que persistiu até a data de hoje compromete, na prática, a efetividade da participação dos stakeholders, reduzindo o potencial contributivo da audiência pública e restringindo a obtenção de subsídios técnicos que possam contribuir para o aperfeiçoamento do processo regulatório e licitatório. Importa destacar que a finalidade da audiência pública é justamente possibilitar a coleta de manifestações técnicas consistentes e juridicamente qualificadas, assegurando maior robustez às decisões administrativas subsequentes e fortalecendo a legitimidade do processo decisório. Nesse contexto, a concessão de prazo adicional não apenas se mostra razoável, mas necessária para garantir a efetividade do instrumento participativo, ampliar a qualidade das contribuições recebidas e promover maior segurança jurídica ao certame. Diante do exposto, requer-se o adiamento da audiência pública e a concessão de prazo adicional de 2 (dois) meses para a realização da sessão e apresentação de contribuições, de modo a viabilizar a adequada análise da documentação disponibilizada e assegurar a plena participação dos interessados, em consonância com o interesse público e com a magnitude do empreendimento objeto da consulta. Termos em que, Pede deferimento.
24	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		NECESSIDADE DE AVALIAÇÃO DA ADEQUAÇÃO GEOMÉTRICA DO CANAL DE NAVEGAÇÃO PROJETADO PARA O GABARITO DE 17M DHN A partir da análise o Relatório Técnico-Operacional elaborado pelo Consórcio EY/RHEIN SCHIRATO MEIRELES/PLANAVE, constata-se a ausência de avaliação quanto à necessidade de adequações no traçado geométrico do canal de acesso do Porto de Santos, em função do aprofundamento proposto para a cota de -17,0 m. Tal omissão constitui lacuna técnica relevante à luz das boas práticas internacionais, notadamente das diretrizes da PIANC (Report nº 121 – Harbour Approach Channels Design Guidelines), que estabelecem que o dimensionamento e a verificação de canais de acesso devem considerar, de forma integrada, o calado, as dimensões das embarcações de projeto, as condições ambientais e as características geométricas do traçado. O anteprojeto de dragagem de aprofundamento do canal para a cota de -16m, elaborado pelo INPH em setembro de 2024, concluiu que a largura mínima atual de 220m atende às recomendações da PIANC para embarcações do tipo New Panamax, com LOA de 366m e boca de 51,2m. Entretanto, o aprofundamento para -17m amplia a capacidade operacional do complexo portuário e possibilita a recepção de embarcações de maior porte, como navios do tipo Ultra Large Container Ship (ULCS), com LOA próxima de 400m e boca de aproximadamente 61,3m, tornando necessária a verificação da adequação do traçado atual aos requisitos de segurança da navegação e manobrabilidade. Ressalta-se que a geometria vigente do canal foi definida no Anteprojeto de Dragagem de Manutenção e Readequação da Geometria do Canal de Acesso Aquaviário e dos Berços de Acostagem do Complexo Portuário de Santos, elaborado pelo INPH em 2013, tendo sido parametrizado para a operação de embarcações de menor porte em relação àquelas atualmente projetadas para o porto. Neste sentido, observa-se que o traçado vigente apresenta elementos que, segundo critérios normativos internacionais, podem caracterizar restrições geométricas relevantes para a operação de embarcações de maior porte sem restrições de manobra, tais como: · Raios de curvatura subdimensionados, visto que o projeto vigente do canal foi definido considerando o seguinte navio tipo: LOA 335m; BOCA 49m; CALADO 13,3m · Bacias de evolução: o anteprojeto adotou embarcações de referência com LOA entre 250 m e 337 m, resultando em diâmetros de bacia entre 400 m e 540 m, conforme a área operacional considerada (TECON, EMBRAPORT, VALONGO e BTP). · Comprimentos insuficientes dos trechos retilíneos entre curvas consecutivas, limitando o

			restabelecimento das condições de estabilidade de rumo. Segundo as recomendações da PIANC, tais elementos devem ser avaliados considerando larguras de canal, margens de segurança (bank clearance), efeitos hidrodinâmicos (bank effect, squat e interação navio-canal) e condições ambientais, sendo fortemente recomendada a realização de estudos de manobrabilidade para validação do desempenho operacional. Dessa forma, seria imprescindível que o relatório contemplasse, ao menos, a verificação da aderência do traçado atual aos critérios geométricos recomendados, mediante estudos de manobrabilidade em simuladores hidrodinâmicos (fast-time e/ou real-time) para embarcações representativas do cenário pós-aprofundamento. Alternativamente, deveria ter sido avaliada a necessidade de revisão do traçado geométrico do canal, incluindo eventual redimensionamento de curvas, ampliação de trechos de transição e reconfiguração de alinhamentos. A ausência dessas análises configura não conformidade com as boas práticas internacionais de projeto e avaliação de canais de navegação, comprometendo a robustez técnica do estudo e a confiabilidade das conclusões apresentadas quanto à viabilidade operacional do canal nas condições projetadas.
25	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		INCONSISTÊNCIAS NO CÁLCULO DO VOLUME DE DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO PARA O GABARITO DE 17M Sem prejuízo para a recomendação de revisão do traçado geométrico projetado para 17m DHN, verifica-se a presença de outras inconsistências nos cálculos efetuados pelo Consórcio para estimativa do volume de aprofundamento. O Item 5.12.3.1 do Relatório Técnico-Operacional elaborado pelo Consórcio EY/RHEIN SCHIRATO MEIRELES/PLANAVE apresenta informações sobre o volume de dragagem previsto para o aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos para a cota de -17m DHN. De acordo com o referido item, “o volume a ser dragado foi determinado através de ferramentas de tratamento de dados e cálculo geométrico de volume. O método utilizado para o cálculo do volume se baseia na composição de superfícies: a do leito estuarino e da geometria da bacia do berço projetado”. A Figura 30, contida no Relatório Técnico-Operacional, contempla mapas com a indicação das áreas a serem dragadas e que, consequentemente, foram levadas em conta para o cálculo dos volumes de aprofundamento. No entanto, ao se analisar as informações apresentadas pelo Consórcio, em especial as delimitações espaciais das áreas de cálculo, constata-se a existência de erros que comprometem diretamente a confiabilidade da estimativa de volumes, a saber: - As áreas de acesso aos berços não foram levadas em consideração nos cálculos, sendo que, ainda que as profundidades desses últimos se mantenham, será necessário que as concordâncias entre as cotas de soleira e dos berços sejam implantadas; - Não foi considerada a área de acesso do terminal da DPW (Embraport), cuja responsabilidade pela dragagem foi transferida à Autoridade Portuária no ano de 2024; - Foi levada em consideração como área de cálculo o acesso ao terminal da TRSP, que não é dragado pela Autoridade Portuária; - O traçado geométrico da máscara utilizada para o gabarito de 17m é o mesmo do que para 16m, no entanto, sabe-se que tal premissa é questionável, haja vista que muito provavelmente haverá alteração de traçado quando da realização do aprofundamento para o gabarito de 17m. Tais inconsistências comprometem as estimativas de volumes de dragagem apresentadas pelo Consórcio para a obra de aprofundamento ao gabarito de 17 metros, podendo acarretar impactos relevantes no dimensionamento do CAPEX da intervenção, na medida em que distorções nos volumes projetados se traduzem diretamente em desvios nos custos de execução da dragagem. Destarte, a Autoridade Portuária entende que o material técnico elaborado pelo Consórcio deve ser objeto de revisão aprofundada, com a devida correção das inconsistências identificadas e, sobretudo, com o refazimento dos cálculos de volumes de dragagem, de modo a assegurar a adequada representação das condições geométricas e operacionais do canal de acesso. Ademais, mostra-se imprescindível a realização de uma revisita crítica ao

			traçado do canal projetado para o gabarito de 17 m, tendo em vista que a geometria considerada para fins de dimensionamento não se encontra aderente às recomendações internacionais, notadamente às diretrizes da PIANC, no que se refere ao projeto de canais de navegação compatíveis com as características e exigências das futuras frotas de navios.

26	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		NÃO INCLUSÃO DOS MOLHES GUIA-CORRENTE NO ESCOPO DA CONCESSÃO O Relatório Técnico-Operacional do Consórcio fundamenta as estimativas de assoreamento e dragagem nos estudos da USP/FCTH e nas publicações do Prof. Paolo Alfredini. Entretanto, embora utilize essas referências metodológicas, deixa de incorporar conclusões alcançadas pelos próprios autores: a necessidade de implantação de molhes guia-corrente como condição para a viabilização técnica, operacional e econômica do aprofundamento do canal para a cota de -17 m (DHN). Nesse sentido, o estudo "Estimativa da Taxa de Dragagem Anual de Manutenção do Canal de Acesso e Bacias de Evolução do Porto de Santos após a Obra de Dragagem de Aprofundamento para cota –15,00 m (DHN) e Alargamento", elaborado por Paolo Alfredini e Rodrigo Lavieri (Argonáutica, 2013), conclui: "Recomenda-se que ulteriores aprofundamentos venham a ser realizados somente com a adoção de molhes guias-correntes no Canal da Barra (...). Observe-se que os molhes já trariam significativa redução para os volumes da Área 1 já para as condições atuais." No mesmo sentido, o relatório "Estudo Hidráulico para Análise das Alterações nos Volumes de Assoreamento no Canal devido a Alterações em seu Gabarito (RT-03-1157-17)", elaborado pela USP/FCTH (2017), registra: "Caso a profundidade de gabarito desejada modifique drasticamente os padrões do ambiente (...), as obras de melhoramento, tais como molhes guias-corrente, apresentam-se como uma possibilidade de viabilização do gabarito desejado (...)." Assim, os próprios autores utilizados pelo Consórcio como referência metodológica sustentam que o aprofundamento para -17 m (DHN) deve ser acompanhado da implantação de molhes guia-corrente. Esse entendimento foi reiteradamente apresentado pela APS ao longo das reuniões técnicas e por meio das comunicações formais, mas não foi incorporado ao modelo de concessão. O Consórcio limitou-se a prever no CAPEX apenas a elaboração do Projeto Executivo de Guia-Corrente, no valor de R$ 8.025.930,06, deixando de contemplar a execução das obras e excluindo do modelo a principal intervenção estrutural e financeira apontada pela APS e pelos próprios autores de referência como necessária à viabilização do aprofundamento pretendido. Essa omissão compromete a consistência técnica da modelagem e esvazia o escopo da concessão. A ausência dos molhes impede a incorporação de seus efeitos mitigadores sobre o assoreamento, tornando mais provável a ocorrência de volumes de dragagem superiores aos estimados e o consequente acionamento dos mecanismos de reequilíbrio previstos na Matriz de Riscos. De outro lado, a APS detém competência para propor a implantação dessas estruturas ao longo da execução contratual e, independentemente dessa iniciativa, tudo indica que a própria evolução das condições operacionais irá demonstrar que os molhes constituem intervenção imprescindível para viabilizar o gabarito de -17 m (DHN), tornando inevitável sua execução. Em qualquer dessas hipóteses, a incorporação das obras tenderá a ensejar reequilíbrio econômico-financeiro. Assim, o modelo já nasce exposto, desde sua origem, a potenciais desequilíbrios contratuais, seja pela subestimativa dos volumes de dragagem de manutenção, seja pela futura necessidade de execução de obras estruturais indispensáveis à estabilização do regime hidrossedimentológico do canal. Destarte, entende-se que o modelo proposto já se encontra, desde sua concepção, potencialmente fadado à necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro. Diante do exposto, o estudo de modelagem deve ser revisto para incluir, como investimento obrigatório da concessão, a implantação dos molhes guia-corrente, acompanhada dos estudos necessários ao seu adequado dimensionamento executivo, assegurando a consistência da modelagem hidrossedimentológica e a sustentabilidade técnico-econômica da futura concessão.
27	Produto 01 – Relatório Socioambiental		NÃO PREVISÃO DOS COMPROMISSOS VINCULADOS AO TERMO DE RERRATIFICAÇÃO DE ACORDO PARA HOMOLOGAÇÃO JUDICIAL DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 0004665-36.2015.403.6104, DA 3ª VARA FEDERAL EM SANTOS A partir da

			análise do Relatório Sociambiental elaborado pelo Consórcio EY/RHEIN SCHIRATO MEIRELES/PLANAVE, constata-se que a modelagem econômico-financeira contemplou exclusivamente despesas destinadas à manutenção das estruturas de proteção costeira atualmente implantadas na região da Ponta da Praia, deixando de incorporar os investimentos necessários ao cumprimento das obrigações assumidas pela Autoridade Portuária de Santos no âmbito do Termo de Rerratificação de Acordo para Homologação Judicial da Ação Civil Pública nº 0004665-36.2015.403.6104, em trâmite perante a 3ª Vara Federal de Santos. O Capítulo 11.2.10 do Relatório informa que a seção trata do cumprimento das obrigações referentes ao Projeto-Piloto de proteção costeira da Ponta da Praia, adotando como premissas o fornecimento e implantação de geoformas em geotêxtil, a previsão de custos na aba "2.5 – Passivos Ambientais", a realização de manutenção quinquenal das estruturas e a consolidação dos respectivos valores na Tabela 50 do Relatório. Dessa forma, verifica-se que a modelagem contemplou apenas R$ 2.074.709,00 em OPEX, destinados à manutenção periódica dos geotubos implantados na Ponta da Praia, sem qualquer previsão de CAPEX para expansão das estruturas de proteção costeira. Cumpre esclarecer que, em 2018, foi implantado, por meio de parceria entre a Prefeitura Municipal de Santos e a UNICAMP, um Projeto-Piloto constituído por barreira submersa em geotêxtil, com aproximadamente 275 m perpendiculares e 240 m paralelos à linha de costa, destinado à dissipação da energia das ondas, retenção de sedimentos e mitigação do processo erosivo na região da Ponta da Praia. Posteriormente, em 2022, foi celebrado o Termo de Rerratificação de Acordo para Homologação Judicial da referida Ação Civil Pública, por meio do qual a APS assumiu obrigações que extrapolam a simples manutenção das estruturas existentes, comprometendo-se a: (i) expandir o Projeto-Piloto para os trechos da Ponta da Praia, Aparecida e Embaré; (ii) elaborar estudos técnicos para definição das melhores soluções de engenharia costeira; e (iii) desenvolver o respectivo projeto executivo de expansão. Assim, a obrigação atualmente vigente não se limita à manutenção das estruturas implantadas, mas compreende a implementação de novas obras de proteção costeira. Entretanto, a modelagem da concessão deixou de incorporar tais investimentos, apesar de estimativas elaboradas pela UNICAMP indicarem custo da ordem de R$ 75.000.000,00, incluindo monitoramento. A atual modelagem revela-se, portanto, insuficiente para assegurar o cumprimento das obrigações formalmente assumidas pela APS. Além disso, a não implantação das obras de expansão poderá comprometer a estabilidade da linha de costa e influenciar a dinâmica hidrossedimentológica, introduzindo riscos adicionais à sustentabilidade técnica, ambiental e econômico-financeira da concessão. Diante do exposto, solicita-se a revisão da modelagem econômico-financeira, com a inclusão, em CAPEX, dos investimentos necessários ao cumprimento das obrigações previstas no Termo de Rerratificação de Acordo para Homologação Judicial da Ação Civil Pública nº 0004665-36.2015.403.6104, bem como a reavaliação dos estudos de assoreamento considerando a plena implementação das medidas de proteção costeira, assegurando coerência entre as premissas hidrossedimentológicas, ambientais e contratuais da futura concessão.
28	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		ESVAZIAMENTO DO CAPEX Ao longo das diferentes versões do Relatório Técnico-Operacional, o Consórcio EY/RHEIN SCHIRATO MEIRELES/PLANAVE reduziu progressivamente o escopo de investimentos da concessão, restando, ao final, apenas duas intervenções de capital dredging, conforme Item 9.1.1: (i) aprofundamento do Canal de Acesso de 15 m para 16 m (DHN) e (ii) aprofundamento de 16 m para 17 m (DHN). O cronograma prevê a execução dessas obras no 3º e 6º anos de contrato, respectivamente. Diante do exposto, em primeiro momento, faz-se de suma importância ressaltar que a própria APS já está adotando as medidas cabíveis para viabilizar a obra de aprofundamento do canal para -16m DHN a curto prazo. O contrato para a obra já foi assinado, sendo esperado início dos serviços previstos para os próximos meses. Ou seja, das duas obras de

			investimento previstas pelo Consórcio, uma deverá ser realizada pela APS em um menor prazo do que o previsto na modelagem. Como resultado, observa-se um escopo de concessão substancialmente esvaziado, uma vez que, dos dois investimentos remanescentes após as revisões promovidas pelo Consórcio, apenas um se mostra efetivamente factível: a obra de aprofundamento para -17 m (DHN). Ainda assim, conforme demonstrado em outra contribuição, a APS entende que tal empreendimento foi concebido de forma incompleta, por não contemplar a implantação dos Molhes Guia-Corrente e a readequação do traçado geométrico. De forma geral, a estruturação de concessões de infraestrutura tem como principal objetivo viabilizar investimentos, ampliar a eficiência operacional e assegurar a sustentabilidade dos ativos ao longo do tempo. Nesse contexto, os investimentos constituem o principal vetor de geração de valor público e justificam a própria modelagem da concessão, sendo imprescindível que o CAPEX seja compatível com as necessidades do ativo e capaz de promover ganhos estruturais efetivos. Sob a ótica lógica e econômica, uma concessão com prazo de 25 anos prorrogáveis por até 70 anos, sustentada por um escopo de investimentos extremamente reduzido, na prática limitado a uma única intervenção factível, revela-se inconsistente com os próprios fundamentos do modelo concessório. A ausência de um pipeline robusto de investimentos compromete a racionalidade da outorga, esvazia seu propósito e transfere à concessão um caráter predominantemente operacional. Tal configuração fragiliza a justificativa do projeto, ao dissociar o horizonte contratual de longo prazo da geração de benefícios estruturais efetivos, tornando questionável a relação entre os encargos assumidos pelos usuários e os ganhos esperados para o sistema portuário. Diante do exposto, recomenda-se a reavaliação da própria modelagem da concessão, tendo em vista a baixa materialidade do escopo de investimentos atualmente previsto, o que compromete a aderência do projeto aos fundamentos do modelo concessório. Outrossim, em particular, solicita-se a inclusão de outros investimentos estratégicos, tais como a implantação dos Molhes Guia-Corrente, a execução do Trecho 5 do canal de navegação na região do Rio Casqueiro, bem como a implementação de soluções voltadas à otimização da dinâmica sedimentar e à redução dos volumes de dragagem de manutenção, incluindo, entre outras, a instalação de armadilhas de sedimento e a adoção de estruturas rígidas internas para condicionamento de fluxo. Tais medidas não apenas reforçam a coerência técnica e econômica da concessão, como também potencializam ganhos estruturais de longo prazo, contribuindo para a eficiência operacional, a sustentabilidade do sistema e a adequada relação entre os investimentos realizados e os benefícios gerados ao usuário.
29	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		INCONSISTÊNCIAS E SUBDIMENSIONAMENTO DOS PREÇOS DA BASE ORÇAMENTÁRIA DAS OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA O subitem 8.1.2 constitui um dos componentes da base orçamentária global utilizada na estruturação econômico-financeira da concessão, razão pela qual eventual inconsistência metodológica nesse ponto não deve ser tratada de forma isolada, mas sim como indício de necessidade de revisão da base de preços do estudo como um todo. No referido subitem, o caderno técnico registra que, para fins de orçamentação da dragagem de manutenção do canal, foi adotada como referência a draga hopper de 20.000 m³, com fundamento em preços unitários baseados no SICRO, constando a identificação expressa do equipamento código E9626, com parâmetros extraídos do SICRO São Paulo – janeiro/2024, inclusive custo horário produtivo total de R$ 41.128,25 e custo horário improdutivo total de R$ 14.126,27. A utilização dessa referência temporal na formulação do OPEX da dragagem de manutenção produz distorção direta no preço do subitem 8.1.2, uma vez que o mesmo equipamento E9626, na tabela SICRO São Paulo – janeiro/2026, apresenta custo horário produtivo de R$ 79.085,56 e custo horário improdutivo de R$ 29.530,07, ao passo que, no caderno técnico, com base no SICRO São Paulo – janeiro/2024, foram adotados os valores de R$ 41.128,25 e R$ 14.126,27,

			respectivamente. Isso representa elevação de aproximadamente 92,29% no custo horário produtivo e de 109,04% no custo horário improdutivo. A diferença entre as bases evidencia que a precificação da dragagem de manutenção do canal foi construída com parâmetros defasados para um equipamento que constitui a principal premissa econômica do item, o que compromete a aderência dos preços unitários por metro cúbico calculados para os cenários de canal a 15 m, 16 m e 17 m. A correção adequada não consiste em atualizar apenas a dragagem de manutenção do canal. A providência tecnicamente consistente é a atualização integral de todos os preços da base orçamentária, abrangendo os itens de OPEX e CAPEX, de modo que toda a modelagem passe a refletir uma mesma data-base, com homogeneidade entre composições, equipamentos, insumos, serviços auxiliares e premissas econômicas. Esse procedimento elimina assimetrias temporais entre parcelas do orçamento e restabelece a coerência interna do estudo. No contexto de uma modelagem de concessão, o OPEX representa parcela essencial da estimativa de custos recorrentes necessários à operação, manutenção e cumprimento das obrigações contratuais ao longo de todo o horizonte concessório. Sua correta mensuração é indispensável para a definição do equilíbrio econômico-financeiro do projeto, pois interfere diretamente na formação das receitas requeridas, na atratividade do empreendimento, na calibração dos indicadores de desempenho e na consistência das projeções de fluxo de caixa da concessionária. A manutenção de valores defasados no OPEX pode gerar efeitos relevantes sobre toda a estrutura da concessão. A subavaliação de custos operacionais tende a comprometer a confiabilidade do preço de referência, distorcer a percepção de viabilidade econômica do projeto, afetar a formulação tarifária e ampliar o risco de futuros pleitos de reequilíbrio contratual. Em termos práticos, isso reduz a robustez da modelagem econômico-financeira e fragiliza a aderência do estudo às condições efetivas de mercado, produzindo incerteza quanto à exequibilidade da concessão nas condições originalmente projetadas.
30	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		POTENCIAL SUBDIMENSIONAMENTO DO VOLUME DE DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO NO GABARITO DE 17M DHN O Capítulo 5.12.3.3 do Relatório Técnico-Operacional do Consórcio estimou o volume de dragagem de manutenção para o gabarito de 17 m mediante aplicação de fatores multiplicativos, resultando em estimativa de 6.925.990 m³/ano, incluindo os berços de atracação. A metodologia adotada mostra-se excessivamente simplificada e tecnicamente insuficiente para estimar variável determinante dos custos operacionais e do equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Enquanto os volumes dos gabaritos de 15 m e 16 m foram obtidos por modelagem matemática desenvolvida pela USP/FCTH (estudos viabilizados pela própria APS), para o gabarito de 17 m o Consórcio substituiu essa abordagem pela aplicação exclusiva de fatores multiplicativos, sem realizar nova modelagem hidrodinâmica e de transporte sedimentar. Em síntese, deixou de empregar a mesma metodologia utilizada para os gabaritos anteriores justamente no cenário de maior profundidade, maior complexidade hidrossedimentológica e maior impacto econômico da futura concessão. A inconsistência evidencia-se pela comparação dos resultados. Para o gabarito de 16 m, a USP/FCTH estimou volume anual de 6.185.000 m³, enquanto o Consórcio projetou 6.925.990 m³ para 17 m, representando incremento de apenas 740.990 m³ (12%). Entretanto, a própria modelagem da USP/FCTH demonstrou que o aprofundamento de 15 m para 16 m elevou o assoreamento de 4.450.000 m³ para 6.185.000 m³, incremento de aproximadamente 38%. Considerando que a evolução dos fundos apresenta comportamento não linear, não se mostra tecnicamente consistente admitir que um novo aprofundamento de mesma magnitude resulte em incremento proporcionalmente três vezes inferior. Esse entendimento é corroborado por diversos estudos técnicos, inclusive por trabalho de Paolo Alfredini, um dos próprios autores utilizados pelo Consórcio como referência metodológica. O estudo "Estimativa da Taxa de Dragagem Anual de Manutenção do Canal de Acesso...", de Paolo Alfredini e Rodrigo Lavieri (Argonáutica, 2013), estimou

			12.703.376 m³/ano apenas para o Canal da Barra na cota de 17 m. O artigo "Sedimentation analysis of the maritime stretch after dredging activities for widening and deepening Santos' Port Channel", publicado na revista Ocean & Coastal Management (2024), estimou volumes entre 10,9 e 12,7 milhões de m³/ano para o Trecho 1, enquanto o estudo da UNICAMP, "Estudo de Sedimentação no Trecho 1 (Externo) do Canal de Acesso do Porto", projetou, minimamente, 9.477.729 m³/ano para a mesma seção. Todos esses resultados, referentes exclusivamente ao Trecho 1, superam a estimativa adotada pelo Consórcio para todo o canal de acesso, reforçando o potencial subdimensionamento das taxas de assoreamento consideradas para o gabarito de 17 m. Além da fragilidade metodológica, a adoção de premissas potencialmente subdimensionadas representa risco relevante para a estruturação da concessão, uma vez que os volumes de dragagem constituem variável essencial para a estimativa dos custos operacionais e para a definição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. O Item 10 da Matriz de Riscos atribui ao Poder Concedente o risco decorrente da superação dos limites da Faixa de Valores de Referência, assegurando o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. Assim, a adoção de volumes inferiores aos efetivamente esperados tende a elevar a probabilidade de sucessivos pedidos de reequilíbrio contratual, comprometendo a previsibilidade do modelo e podendo transferir custos adicionais ao Poder Concedente e aos usuários. Diante desse cenário, deve ser realizado estudo específico de modelagem numérica, calibrado e validado com dados de campo, para estimar de forma tecnicamente robusta as taxas de assoreamento do gabarito de 17 m, substituindo a metodologia simplificada empregada e conferindo maior confiabilidade às premissas que fundamentam a modelagem técnico-econômica da concessão.
31	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		POTENCIAL SUBDIMENSIONAMENTO DO VOLUME DE DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO NO GABARITO DE 17M DHN O Capítulo 5.12.3.3 do Relatório Técnico-Operacional do Consórcio estimou o volume de dragagem de manutenção para o gabarito de 17 m mediante aplicação de fatores multiplicativos, resultando em estimativa de 6.925.990 m³/ano, incluindo os berços de atracação. A metodologia adotada mostra-se excessivamente simplificada e tecnicamente insuficiente para estimar variável determinante dos custos operacionais e do equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Enquanto os volumes dos gabaritos de 15 m e 16 m foram obtidos por modelagem matemática desenvolvida pela USP/FCTH (estudos viabilizados pela própria APS), para o gabarito de 17 m o Consórcio substituiu essa abordagem pela aplicação exclusiva de fatores multiplicativos, sem realizar nova modelagem hidrodinâmica e de transporte sedimentar. Em síntese, deixou de empregar a mesma metodologia utilizada para os gabaritos anteriores justamente no cenário de maior profundidade, maior complexidade hidrossedimentológica e maior impacto econômico da futura concessão. A inconsistência evidencia-se pela comparação dos resultados. Para o gabarito de 16 m, a USP/FCTH estimou volume anual de 6.185.000 m³, enquanto o Consórcio projetou 6.925.990 m³ para 17 m, representando incremento de apenas 740.990 m³ (12%). Entretanto, a própria modelagem da USP/FCTH demonstrou que o aprofundamento de 15 m para 16 m elevou o assoreamento de 4.450.000 m³ para 6.185.000 m³, incremento de aproximadamente 38%. Considerando que a evolução dos fundos apresenta comportamento não linear, não se mostra tecnicamente consistente admitir que um novo aprofundamento de mesma magnitude resulte em incremento proporcionalmente três vezes inferior. Esse entendimento é corroborado por diversos estudos técnicos, inclusive por trabalho de Paolo Alfredini, um dos próprios autores utilizados pelo Consórcio como referência metodológica. O estudo "Estimativa da Taxa de Dragagem Anual de Manutenção do Canal de Acesso...", de Paolo Alfredini e Rodrigo Lavieri (Argonáutica, 2013), estimou 12.703.376 m³/ano apenas para o Canal da Barra na cota de 17 m. O artigo "Sedimentation analysis of the maritime stretch after dredging activities for widening and deepening Santos' Port Channel", publicado na revista Ocean & Coastal Management (2024), estimou volumes

			entre 10,9 e 12,7 milhões de m³/ano para o Trecho 1, enquanto o estudo da UNICAMP, "Estudo de Sedimentação no Trecho 1 (Externo) do Canal de Acesso do Porto", projetou, minimamente, 9.477.729 m³/ano para a mesma seção. Todos esses resultados, referentes exclusivamente ao Trecho 1, superam a estimativa adotada pelo Consórcio para todo o canal de acesso, reforçando o potencial subdimensionamento das taxas de assoreamento consideradas para o gabarito de 17 m. Além da fragilidade metodológica, a adoção de premissas potencialmente subdimensionadas representa risco relevante para a estruturação da concessão, uma vez que os volumes de dragagem constituem variável essencial para a estimativa dos custos operacionais e para a definição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. O Item 10 da Matriz de Riscos atribui ao Poder Concedente o risco decorrente da superação dos limites da Faixa de Valores de Referência, assegurando o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. Assim, a adoção de volumes inferiores aos efetivamente esperados tende a elevar a probabilidade de sucessivos pedidos de reequilíbrio contratual, comprometendo a previsibilidade do modelo e podendo transferir custos adicionais ao Poder Concedente e aos usuários. Diante desse cenário, deve ser realizado estudo específico de modelagem numérica, calibrado e validado com dados de campo, para estimar de forma tecnicamente robusta as taxas de assoreamento do gabarito de 17 m, substituindo a metodologia simplificada empregada e conferindo maior confiabilidade às premissas que fundamentam a modelagem técnico-econômica da concessão.
32	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		AUSÊNCIA DE INVESTIMENTOS ESTRATÉGICOS DESTINADOS À OTIMIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE DRAGAGEM A partir da análise dos estudos elaborados no âmbito da estruturação da concessão, constata-se a ausência de previsão de investimentos destinados ao desenvolvimento de soluções de engenharia, pesquisa aplicada e inovação voltadas ao aumento da eficiência, sustentabilidade e economicidade das operações de dragagem ao longo da vigência contratual. A modelagem concentra-se na estimativa dos volumes de dragagem, respectivos custos operacionais e obras de aprofundamento, sem contemplar investimentos estruturantes destinados à redução das taxas de assoreamento, ao aumento da eficiência das dragagens de manutenção e à incorporação de tecnologias e metodologias internacionalmente reconhecidas. Essa abordagem mostra-se excessivamente simplificada e desalinhada das tendências atualmente observadas nos principais portos do mundo. A literatura técnica internacional, em especial os documentos da PIANC, tem enfatizado que o planejamento moderno da gestão sedimentar deve priorizar a adoção de estratégias capazes de reduzir a necessidade de dragagem, incorporando conceitos como o Working with Nature (WwN), segundo os quais as intervenções devem buscar aproveitar os processos naturais do sistema para minimizar impactos ambientais, reduzir custos operacionais e aumentar a resiliência da infraestrutura. Nesse contexto, assumem especial relevância estudos destinados à avaliação e implantação de soluções como obras duras de condicionamento de fluxo, molhes guia-corrente, armadilhas de sedimentos, aproveitamento do fundo náutico, técnicas de dragagem Non Sediment Collecting Dredging – NSCD e demais medidas capazes de reduzir estruturalmente os volumes de dragagem de manutenção. Também se mostra imprescindível o desenvolvimento de estudos sobre os impactos das mudanças climáticas nas operações de dragagem, considerando que o assoreamento do Porto de Santos é fortemente influenciado por eventos meteoceanográficos extremos, cuja frequência e intensidade tendem a aumentar, podendo alterar significativamente as taxas de sedimentação e os custos futuros de manutenção. Nesse contexto, destaca-se que a própria Autoridade Portuária de Santos vem estruturando uma política institucional permanente de pesquisa aplicada e inovação em engenharia de dragagem, materializada por meio do Programa de Pesquisa e Desenvolvimento em Engenharia de Dragagem (PRIDE). O programa foi concebido com o objetivo de aprofundar o conhecimento sobre os processos de dragagem e a dinâmica sedimentar do Porto de Santos, gerando conhecimento técnico

			capaz de subsidiar melhorias procedimentais e tecnológicas que tornem as operações de dragagem mais eficientes, econômicas e sustentáveis. Além de otimizar as dragagens realizadas pela Autoridade Portuária, o PRIDE busca reduzir a lacuna existente no Brasil em pesquisa aplicada na área de engenharia de dragagem, constituindo uma iniciativa técnico-científica conduzida sob autonomia metodológica e alinhada às prioridades estratégicas da APS. A ausência de investimentos dessa natureza evidencia que a modelagem adotou visão predominantemente operacional e defasada de dragagem, deixando de incorporar instrumentos permanentes de inovação e melhoria contínua, em desacordo com as melhores práticas internacionais de gestão sedimentar. Diante do exposto, recomenda-se que a modelagem da concessão seja revista para prever recursos específicos de CAPEX destinados ao desenvolvimento de estudos, pesquisas aplicadas, projetos-piloto e soluções de engenharia voltadas à otimização das operações de dragagem e à redução estrutural do assoreamento, observadas as diretrizes técnicas estabelecidas pela APS, que deverá coordenar e orientar a definição das prioridades de pesquisa e inovação ao longo da execução contratual.

33	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		NÃO PREVISÃO DA EXPANSÃO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO PARA O NOVO TRECHO 5 DO PORTO ORGANIZADO DE SANTOS A partir da análise dos estudos elaborados no âmbito da estruturação da concessão, constata-se que a modelagem adotou como premissa a manutenção da configuração atualmente existente do canal de navegação, deixando de contemplar sua expansão para as áreas mais internas do estuário, em especial em direção à região do Rio Casqueiro, correspondente ao futuro Trecho 5 do canal de navegação. Tal abordagem mostra-se incompatível com a estratégia de expansão do Porto Organizado de Santos, conduzida pela Autoridade Portuária de Santos (APS), que vem promovendo ações voltadas à ampliação da capacidade operacional do complexo portuário. Nesse contexto, destaca-se o pleito de incorporação da região da Vila dos Criadores à poligonal do Porto Organizado, iniciativa destinada a viabilizar a ocupação portuária de novas áreas e ampliar a oferta de infraestrutura para futuros empreendimentos. Entretanto, a plena utilização dessas áreas depende da expansão da infraestrutura aquaviária. A simples incorporação de novas áreas terrestres à poligonal não é suficiente para viabilizar sua exploração operacional, sendo indispensável a extensão do canal de navegação em direção ao Rio Casqueiro, possibilitando a implantação de novos berços de atracação e garantindo condições adequadas de acesso às futuras instalações portuárias. Além disso, já existem iniciativas concretas de desenvolvimento portuário na região, destacando-se o projeto de implantação de terminal na área do TUP da Alemoa, voltado à movimentação de celulose, cujas tratativas se encontram em estágio avançado. Esse cenário evidencia que a demanda por expansão da infraestrutura aquaviária não constitui hipótese remota, mas tendência concreta de evolução do Porto de Santos. Cumpre destacar, ainda, que a própria poligonal atualmente aprovada já contempla áreas "waterfront" situadas além do atual Trecho 4 do canal de navegação, permitindo, sob o aspecto territorial, a ampliação das áreas de dragagem. Apesar disso, a modelagem da concessão deixou de prever qualquer investimento destinado à implantação do novo trecho do canal, restringindo-se à manutenção da configuração existente. Essa omissão compromete a capacidade da concessão de acompanhar a expansão natural do Porto Organizado ao longo do horizonte contratual de 25 anos, reduzindo sua flexibilidade para atender novos empreendimentos, limitando o potencial de crescimento da movimentação portuária e comprometendo a geração de valor da infraestrutura concedida. Diante do exposto, recomenda-se que a modelagem da concessão seja revista para contemplar estudos de viabilidade técnica, ambiental, operacional e econômico-financeira destinados à implantação do novo Trecho 5 do canal de navegação, incluindo os investimentos necessários à sua execução, em consonância com o planejamento estratégico e as diretrizes de expansão estabelecidas pela APS.
34	Produto 01 – Relatório Socioambiental		CONTRATO BASEADO EM INDICADORES DE DESEMPENHO DESCONECTADOS DAS DIRETRIZES EXIGIDAS PELA ANTAQ E PELO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS Evidência A O Indicador Geral (IG) baseia sua métrica na correlação com o Índice de Desempenho Ambiental (IDA) da Antaq. No entanto, o IDA já não reflete mais a realidade do setor portuário, motivo pelo qual está passando por uma reestruturação. Como tratado no endereço eletrônico voltado a atualização do IDA , “após mais de uma década marcada por transformações tecnológicas, regulatórias e de governança, o índice exige atualização para refletir a realidade atual da sustentabilidade no setor”. Da mesma forma, a própria Antaq reconhece que: “A reestruturação vai tornar o IDA ainda mais alinhado às atuais pautas socioambientais” A construção da métrica do contrato, baseada em itens do IDA que já estão publicamente declarados pela Antaq como defasados, representa uma decisão desconectada das práticas que vêm sendo buscadas pela Antaq e pelo MPOR. A métrica do IG do Contrato deve ser estabelecida de forma desvinculada do IDA. Alternativamente, sugere-se aguardar a revisão do IDA (previsto ainda para 2026),

			permitindo uma construção alinhada àquilo que a Antaq definirá como importante para o setor portuário. Evidência B Os índices que compõem o IG estão estruturados com base em atendimentos legais e ações excessivamente simplórias, permitindo que a Concessionária mantenha nota máxima ao longo de todo contrato, sem qualquer desafio ou obrigação de melhoria contínua. Em síntese, o IG prevê: • I1: possuir e cumprir as licenças ambientais; • I2: possuir uma equipe mínima para o núcleo ambiental; • I3: possuir transparência ambiental. Um indicador de desempenho não deve se pautar em atender o que já é obrigatório atender. Não possuir ou não atender as licenças ambientais deve ser tratado como critério de advertência ou rescisão contratual, e não como métrica de pontuação de eficiência/desempenho. O capítulo 10.1.2 prevê que a quantidade e qualificação mínima dos profissionais devem estar definidos no Edital e no Contrato de Concessão, no entanto, esta informação não consta nos referidos documentos. Em agravo, é indicado que esse atendimento deve se pautar na composição de Equipe Mínima do IDA/Antaq, o que representa um enorme descompasso com a realidade do Porto de Santos, ima vez que o IDA exige apenas 6 profissionais para Portos dentro da classe que o Porto de Santos se enquadra. O próprio EVTEA demonstra o descompasso do IDA, ao indicar minimamente a necessidade de 15 profissionais para o núcleo ambiental. No entanto, pela ausência de previsão no Edital e no Contrato, bem como pela referência de “atender o IDA”, a Concessionária poderia atender este índice com 6 profissionais, o que gera uma fragilidade de gestão contratual imensa, já que não haverá qualquer penalização com a composição de um núcleo ambiente insuficiente. Como transparência ambiental, o Capítulo 10.1.3 prevê apenas a elaboração e publicação de inventários de gases de efeito estufa (GEE) e de Relatórios de Sustentabilidade. Não há qualquer obrigação em adotar práticas sustentáveis alinhadas às obrigações da Portaria MPOR nº 58/2025. Em síntese, mede-se o desempenho da Concessionária em função da publicação suas ações, sem qualquer juízo de valor sobre o seu balanço positivo ou negativo. Exemplificando, se a Concessionária não adotar nenhuma ação de redução de GEE, mas publicar o seu balanço de emissões, o índice “i3a” é atendido em 100%. Percebe-se, assim, que o “desempenho” da Concessionária é medido pelo atendimento do que já é obrigatório e pela transparência de suas ações (o que também é obrigatório). Na prática, confunde-se desempenho com regularidade legal, deixando-se de lado o principal instrumento do MPOR para o desenvolvimento sustentável, que é a Portaria MPOR nº 58/2025.
35	Produto 01 – Relatório Socioambiental		ESTIMATIVAS DE CAPEX E OPEX SIGNIFICATIVAMENTE SUBESTIMADAS - AUSÊNCIA DE PREVISÃO ORÇAMENTÁRIA PARA A AGENDA CLIMÁTICA OBRIGATÓRIA O EVTEA prevê CAPEX e OPEX para “Avaliação de Riscos e Impactos Climáticos”. Contudo, a atividade se limita a identificar estes riscos/impactos, sem qualquer previsão orçamentária para a efetiva implantação de soluções, como demonstrado no excerto a seguir: “Nesse sentido, as medidas de adaptação não devem ser aplicadas de forma genérica, mas orientadas por uma análise minuciosa e sistematizada do território em que o porto se insere. O Levantamento de Riscos Climáticos constitui instrumento essencial para a identificação dos níveis reais de ameaça, exposição e vulnerabilidade, fornecendo dados efetivos para embasar a formulação de um Plano de Gestão para Adaptação à Mudança do Clima. ... Deste modo, os custos para elaboração destas análises estão descritos na Seção 11 – Estimativa de Investimentos Socioambientais.” Em síntese, consta como obrigação da Concessionária o “estudar” e não o “resolver”. Em agravo, não se trata de uma ação contínua, havendo apenas OPEX para atualização do cenário a cada 5 anos. Esta abordagem vai na contramão do que já está imposto pelo Ibama, que determinou a implantação de uma agenda climática no Porto de Santos, contemplando: 1) Programa de Monitoramento e Redução de Emissões de Gases de Efeito Estufa, com obrigação de atender as metas setoriais definidas no Plano Clima – Mitigação, do Governo Federal (ou

			seja, reduzir até 67% das emissões de GEE até 2035 e zeras as emissões líquidas de GEE até 2050). O custo associado a essa redução está diretamente relacionado ao tipo de draga/combustível utilizado, o que demandará, já nos primeiros anos do Concessão, o investimento para mobilização de equipamentos que não estão disponíveis no Brasil, ou a compra de créditos de carbono. Trata-se de custo muito relevante, e não mapeado. 2) Programa de Redução de Vulnerabilidade Climática, alinhado ao Plano Clima – Adaptação do Governo Federal; 3) Programa de Gerenciamento de Riscos Climáticos, prevendo ações estruturais (obras), ações operacionais (com boletins meteorológicos em tempo real e sistemas de alerta antecipado) e ações pré-contingência (incluindo melhorias nos contratos de prontidão); e 4) Plano de Ação de Emergências relacionadas a eventos climáticos extremos, prevendo procedimentos e capacidade de resposta para Ressacas/Elevação do nível do mar, Tempestades/Ventos Fortes, entre outros. Todos estes custos associados a mitigação, adaptação e gerenciamento de emergências climáticas representam obrigações que devem ser devidamente mapeadas neste momento, pois envolvem cifras de CAPEX e OPEX que podem, facilmente, inviabilizar a saúde financeira da Concessão. Portanto, não é cabível que o EVTEA omita uma das obrigações de maior impacto financeiro na Concessão, supondo que à Concessionária caberia apenas o estudo do tema, sem qualquer exigência contratual ou métrica de desempenho baseada na solução destas questões de agenda climática.
36	Produto 01 – Relatório Socioambiental		ESTIMATIVAS DE CAPEX E OPEX SIGNIFICATIVAMENTE SUBESTIMADAS - PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL SEVERAMENTE SUBDIMENSIONADO O EVTEA considera, como pior cenário acidental, o vazamento instantâneo de 2.100 m³, volume este substancialmente inferior àquele que consta definido no Plano de Emergência Individual da APS, que considera um vazamento de 9.400 m³. Esta diferença gera uma defasagem significativa em relação aos recursos de emergência necessários para o gerenciamento deste risco e, consequentemente, dos custos envolvidos. A tabela a seguir compara alguns dos recursos previstos no EVTEA com aqueles exigidos pelo Ibama para o Plano de Emergência Individual: Item exigido | Local | Previsto no EVTEA | Exigido no PEI --- | --- | --- | --- Recolhedor oleofílico de cerdas | Base de emergências | Total: 35 m³/h | Total: 200 m³/h Recolhedor vertedouro pequeno | Base de emergências | Total: 70 m³/h | Total: 300 m³/h Recolhedor vertedouro oceânico | A bordo da embarcação | Total: 250 m³/h | Total: 500 m³/h Manta absorvente para hidrocarbonetos | A bordo da embarcação | 100 unidades | 500 unidades Manta absorvente para hidrocarbonetos | Base de emergências | 350 unidades | 1750 unidades Rolo absorvente para hidrocarbonetos | Base de emergências | 200 metros | 1000 metros Barreira Inflável Oceânica | A bordo da embarcação | 200 metros | 1000 metros Barreira com flutuador fixo de 9 polegadas | Base de emergências | 500 metros | 2500 metros Barreira com flutuador fixo de 12 polegadas | Base de emergências | 500 metros | 2500 metros Barreira com flutuador fixo de 15 polegadas | Base de emergências | 200 metros | 1000 metros Barreira absorvente para hidrocarbonetos | Base de emergências | 1020 unidades | 5100 unidades Barreira absorvente para hidrocarbonetos | A bordo da embarcação | 200 unidades | 1000 unidades Tanque Inflável Flutuante (125m³) | Base de emergências | 4 unidades | 10 unidades Big Bags com liner (1 m³) | Base de emergências | 150 unidades | 750 unidades Tambor Metálico Tampa Fixa (200L) | Base de emergências | 120 unidades | 600 unidades Tambor Metálico Tampa Removível (200L) | Base de emergências | 140 unidades | 700 unidades Bombona Tampa Fixa (200L) | Base de emergências | 50 unidades | 250 unidades IBC (1m³) | Base de emergências | 24 unidades | 120 unidades Tanque de Polietileno (15m³) | Base de emergências | 1 unidade | 5 unidades Tanque de Polietileno (10m³) | Base de emergências | 1 unidade | 5 unidades Percebe-se, em diversos itens, que o EVTEA previu 1/5 daquilo que de fato é exigido, o que por sua vez reduz drasticamente os custos associados à prontidão de recursos para o atendimento a

			emergências. De acordo com o Capítulo 11.2.13, o custo anual da Estrutura de Atendimento à Emergência foi estimado em R$ 4.701.201,89, no entanto, com base no atual contrato de atendimento a emergências da APS (cujo preço contratado já teve um desconto de aproximadamente 22% em relação ao custo de referência da Administração), o custo anual do PEI aprovado pelo Ibama totaliza aproximadamente R$ 7 milhões de reais. Percebe-se, apenas com este item, um subdimensionamento de mais de R$ 57 milhões durante a vigência da Concessão.
37	Produto 01 – Relatório Socioambiental		ESTIMATIVAS DE CAPEX E OPEX SIGNIFICATIVAMENTE SUBESTIMADAS - PROGRAMAS AMBIENTAIS NÃO ATENDEM AO ESCOPO MÍNIMO DO IBAMA Os programas ambientais previstos no EVTEA consideram versões pretéritas daqueles atualmente validados pelo Ibama, cabendo especial destaque para os Programas de Biota Aquática e de Educação Ambiental. No caso do Programa de Biota Aquática, não foram incorporados no EVTEA os custos com variáveis físicas, novas áreas de coleta, bem como novos organismos alvo. Para este programa, o Capítulo 11.2.7 prevê um OPEX anual de R$848.195,42, contudo, frente às alterações exigidas pelo Ibama, o OPEX de referência da APS para este Programa totaliza mais de R$ 1,1 milhões por ano. Com esta diferença, há uma defasagem de mais de R$ 6 milhões para os 25 anos de contrato. No caso do Programa de Educação Ambiental, o EVTEA equivocadamente afirma que as ações do Programa consistem em “palestras, treinamentos, materiais impressos e conversas com a comunidade”. Na concepção do EVTEA ficam de fora os projetos estruturantes com as comunidades afetadas, que vão muito além das ações simplórias acima destacadas. Estes projetos são obrigações, e dependem de um orçamento robusto para sua consecução. Para este programa, o Capítulo 11.2.7 prevê um OPEX anual de R$ 880.159,56, contudo, para o formato exigido pelo Ibama, o custo anual de referência da APS totaliza aproximadamente R$ 4,4 milhões. Com esta diferença, há uma defasagem de aproximadamente R$ 88 milhões para os 25 anos de contrato.
38	Produto 01 – Relatório Socioambiental		ESTIMATIVAS DE CAPEX E OPEX SIGNIFICATIVAMENTE SUBESTIMADAS - PROGRAMAS AMBIENTAIS COM OPEX SIGNIFICATIVAMENTE SUBESTIMADO Foram identificadas significativas diferenças de OPEX anual para alguns dos programas ambientais da Licença de Operação, associados ao Canal de Navegação, como detalhado a seguir: Programa | OPEX EVTEA | OPEX APS | Defasagem p/ 25 anos --- | --- | --- | --- Monitoramento da Qualidade do Sedimento | R$ 105.850,84 | > R$ 330 mil | > R$ 8,3 milhões Monitoramento do Perfil Praial | R$ 679.282,03 | > R$ 134 mil | > R$ 3,4 milhões Monitoramento da Qualidade da Água | R$ 367.050,99 | > R$ 243 mil | > R$ 6,1 milhões Monitoramento da Dragagem (Gestão e Monitoramento do PDO) | R$ 1.178.268,29 | > R$ 500 mil (anos 1 a 3); > R$ 1,7 milhão (anos 4 a 25) | > R$ 38,1 milhões Monitoramento da Biota Aquática | R$ 848.195,42 | > R$ 260 mil | > R$ 6,4 milhões As diferenças de OPEX, entre aquilo que consta no EVTEA e aquilo que na prática a APS hoje desembolsa para atender às condicionantes do Ibama diretamente relacionadas à gestão ambiental do canal de navegação (sem incluir a prontidão de emergência), contabilizam mais de R$ 150 milhões para os 25 anos de contrato, o que demonstra um IMENSO subdimensionamento dos custos associados à gestão ambiental do canal de navegação, o que invariavelmente resultará em impactos na saúde financeira do Contrato, onerando a Administração Pública com reequilíbrios decorrentes da falha de modelagem financeira.
39	Produto 01 – Relatório Socioambiental		ESTIMATIVAS DE CAPEX E OPEX SIGNIFICATIVAMENTE SUBESTIMADAS - AO MENOS 3 PROGRAMAS AMBIENTAIS SUGERIDOS NÃO INCLUÍRAM O CUSTO OPERACIONAL O EVTEA indica, como obrigação fora da Licença de Operação do Canal de Navegação, a

			necessidade de executar o “Programa Carbono Sustentável”. Para este programa são previstas cinco ações, no entanto, tanto no CAPEX (Capítulo 11.1.6) quanto no OPEX (Capítulo 11.2.5) há indicação de custo apenas a primeira ação (Inventário de Emissões), deixando de fora os custos para implantação das outras linhas de ação estabelecidas para o Programa. No caso do Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, os valores de OPEX (Capítulo 11.2.7) estão zerados sem qualquer justificativa. Há diversos custos relevantes envolvidos, tanto no que diz respeito à destinação dos resíduos de taifa das dragas (regulamentados pela Resolução Antaq nº 99/2023), quanto dos resíduos removidos do leito do canal durante a atividade de dragagem. Merece também ressaltar a abordagem superficial adotada na descrição deste programa, no Capítulo 6.8, que não permite compreender que os principais resíduos desta Concessão, como supracitado, são provenientes da draga e do fundo do canal. Estima-se para este Programa um OPEX anual de R$ 20,5 milhões. Por fim, o Programa de Monitoramento da Atividade Pesqueira, também sem qualquer justificativa, aparece no Capítulo 11.2.7 com o OPEX anual zerado. No formato exigido pelo Ibama, este programa demanda um OPEX de referência para a APS que totaliza aproximadamente R$ 600 mil por ano. Como este custo consta zerado no EVTEA, são mais R$ 15 milhões de defasagem para os 25 anos do contrato.
40	Produto 01 – Relatório Socioambiental		AUSÊNCIA DE ESTUDO OBRIGATÓRIO (ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - EIV) Por meio da NOTA TÉCNICA Nº 03/2025/SEPORTE, encaminhada pela Prefeitura de Santos à Antaq, em resposta ao Ofício nº 336/2025/DG-ANTAQ, a municipalidade já categorizou a necessidade de que as obras previstas na Concessão deverão ser objeto de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), contudo, este estudo não foi previsto no Capítulo 6.4 (que trata do processo de licenciamento ambiental para as obras), e tampouco as Prefeituras Municipais foram previstas como Atores do Processo de Licenciamento (Capítulo 6.10), representando um preocupante distanciamento no que diz respeito à relação Porto-Cidades. Neste aspecto, além da falha no modelo previsto para o licenciamento ambiental, há também um subdimensionamento de custos, dada a ausência deste item.
41	Produto 01 – Relatório Socioambiental		LICENCIAMENTO PARA O -17M ESTÁ SUBDIMENSIONADO Tendo em vista à maior complexidade ambiental da Obra 2, inclusive com a indicação, por estudos prévios desenvolvidos por instituições de notório saber, da necessidade da implantação de molhes guia-corrente para manutenção da estabilidade do canal de navegação no Trecho 1, é extremamente temerário, e provavelmente inverossímil, que o custo de seu licenciamento seja inferior ao da Obra 1, conforme descrito no documento. A implantação dos molhes certamente implicará na adoção de novas medidas ambientais de avaliação de impactos e inclusão de novos estudos técnicos. Ademais, com a previsão de execução da obra dos molhes guia-corrente, o período de um ano para os Programas Ambientais da Implantação é, evidentemente, insuficiente, bem como os seus custos associados.
42	Produto 01 – Relatório Socioambiental		CONTRATO NÃO ATENDE ÀS DIRETRIZES OBRIGATÓRIAS DA PORTARIA MPOR Nº 58/2025 Em 24 de janeiro de 2025, o Ministério de Portos e Aeroportos publicou a Portaria nº 58/2025, que institui a Política de Sustentabilidade do Ministério. A Portaria traz, entre suas obrigações, diversas ações relacionadas aos pilares de Planejamento e Governança; Meio Ambiente e Mudança do Clima; e Responsabilidade Social, podendo ser destacadas as seguintes: - fomentar e promover tecnologias ambientalmente eficientes; - aumentar a resiliência das infraestruturas e adaptar o sistema de transporte aquaviário, bem como as infraestruturas portuárias, frente a eventos climáticos extremos; - promover a descarbonização do setor de transportes portuário e aquaviário; e - adotar medidas para promover ações de mitigação e adaptação à mudança do clima no setor. De modo geral, o

			EVTEA trata o tema de descarbonização e adaptação a mudanças climáticas como ações opcionais, sem CAPEX ou OPEX associados à implantação dessas ações e, em agravo, indicando que o ônus de ações desta natureza (como desconto tarifário para navios verdes) - se implantadas - serão absorvidos pela Concessionária. O modelo proposto é absolutamente insustentável, pois ao não tornar tais ações obrigatórias e direcionar eventual cumprimento a um fundo perdido da Concessionária, cria-se um ambiente de total desinteresse na pauta, afinal, se a Concessionária não será cobrada por isso, e considerando que (como já anteriormente demonstrado) os custos de mitigação/adaptação demandam cifras relevantes que podem inviabilizar a saúde financeira da Concessão, certamente não haverá investimento ao longo dos 25 anos do contrato, o que representará um gargalo administrativo enorme para que o Porto de Santos e o Ministério consigam atingir os compromissos do Brasil com o Plano Clima do Governo Federal.
43	Produto 01 – Relatório Socioambiental		PREVISÃO DE LICENCIAMENTO DE OBRAS NÃO INCLUÍDAS NA CONCESSÃO O EVTEA pontua, nos Capítulos 6.1 e 11.1.1, que compõe o escopo de licenciamento ambiental da Concessionária o Reforço de cais dos 5 berços públicos não arrendados. A informação não encontra alinhamento com as previsões de CAPEX e OPEX do EVTEA, posto que não há qualquer indicativo de custo associado ao licenciamento desta obra, no Capítulo 11. Da mesma forma, não consta no Relatório de Avaliação Técnico Operacional qualquer previsão de obras de reforço de cais. O tema deve ser devidamente esclarecido, pois, se no modelo proposto há a intenção de que a Concessionária licencie o reforço dos berços, mas não execute as obras, há necessidade de incorporar o CAPEX do licenciamento.
44	Produto 01 – Relatório Socioambiental		RISCO À APS SEM O DEVIDO MAPEAMENTO (LEI DE CRIMES AMBIENTAIS – INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA) - AUSÊNCIA DE CLAREZA DE RESPONSABILIDADES NA FASE DE TRANSIÇÃO ENTRE AS LICENÇAS DE OPERAÇÃO (APS / CONCESSIONÁRIA) O Produto 01 indica, em seu Capítulo 6.3 que: - Em relação ao período que porventura possa ocorrer após a assunção do contrato, onde prevaleceria a LO vigente do Porto de Santos em função do cronograma de obtenção da LO da concessão, caberá ao órgão ambiental as deliberações necessárias e aos instrumentos contratuais (contrato e seus anexos) do processo licitatório, as definições das responsabilidades da concessionária e consequentemente da Autoridade Portuária. Esta premissa representa uma falha grave na modelagem da Concessão, pois demonstra a existência de um risco de infração ambiental para a Autoridade Portuária de Santos sem que haja um direcionamento claro de solução, delegando a uma decisão futura do órgão ambiental qual será a consequência de um descumprimento da Licença de Operação. É função do EVTEA mapear adequadamente este risco, diligenciando junto ao órgão ambiental quais serão os procedimentos e instrumentos necessários para que, nesta fase de transição, a Autoridade Portuária não venha a ser responsabilizada por eventuais infrações cometidas pela Concessionária. Este risco é crítico e deve ser sanado anteriormente à Concessão, afastando os riscos à Autoridade Portuária na fase de transição da Licença de Operação.
45	Produto 01 – Relatório Socioambiental		CONFLITO SOBRE O PRAZO DA CONCESSÃO O Produto 01 trata, em todo o seu detalhamento técnico, um modelo de Concessão por 35 anos. No entanto, a minuta de contrato considera uma concessão de 25 anos. Entendendo que a minuta de contrato é o documento central, acredita-se que o modelo proposto para a concessão seja de 25 anos, o que por sua vez demanda uma revisão geral do CAPEX e OPEX relacionado ao Produto 01.
46	Minuta de Edital	1.3.2005	Teste

47	Minuta de Contrato	Anexo 10	Sugere-se prever que a implantação da estrutura tarifária da concessionária somente poderá ocorrer após a cessação integral da cobrança da Tarifa de Uso da Infraestrutura Aquaviária (tabela I) atualmente realizada pela Autoridade Portuária de Santos, vedada qualquer hipótese de superposição de cobranças pelos mesmos serviços ou infraestrutura. Deverá ser assegurada ampla divulgação aos usuários acerca da transição tarifária, com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, incluindo cronograma detalhado, metodologia de cobrança e procedimentos operacionais aplicáveis.
48	Minuta de Contrato	20	Sugere-se prever que os reajustes tarifários ordinários atendam a uma metodologia objetiva, transparente e previamente definida no contrato, vinculada a índices oficiais de inflação, vedada a incorporação automática de ineficiências operacionais à estrutura tarifária. As revisões tarifárias extraordinárias deverão restringir-se a hipóteses excepcionais, devidamente fundamentadas e comprovadas, decorrentes de alterações relevantes das condições originalmente consideradas no contrato. Deverá ser assegurada consulta pública prévia aos usuários para propostas de revisão tarifária que impliquem acréscimo real relevante nas tarifas.
49	Minuta de Contrato	I	Sugere-se incluir obrigação contratual de manutenção permanente das condições operacionais do canal de acesso, contemplando níveis mínimos de disponibilidade, segurança da navegação, profundidade operacional e desempenho dos serviços de dragagem e sinalização náutica. O contrato deverá prever indicadores de desempenho mensuráveis, metas objetivas e penalidades proporcionais em caso de descumprimento dos níveis de serviço estabelecidos.
50	Minuta de Contrato	I	Sugere-se incluir dispositivo estabelecendo que a concessionária deverá assegurar acesso isonômico, transparente e não discriminatório ao canal de acesso, observados exclusivamente critérios técnicos, operacionais, ambientais e de segurança da navegação. Deve ser vedada a adoção de práticas que impliquem favorecimento, priorização indevida, restrição de acesso ou tratamento diferenciado entre usuários em condições equivalentes, ressalvadas situações justificadas por razões operacionais devidamente fundamentadas e registradas. Os critérios para definição de prioridades operacionais e regras de utilização da infraestrutura deverão ser públicos, transparentes e previamente divulgados aos usuários.
51	Minuta de Contrato	Item 118 – Minuta de contrato	Recomendação 1: Item 118 – Minuta de contrato A modelagem da concessão proposta estabelece o Fator Q como um redutor tarifário baseado em dois Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) operacionais: o IA (manutenção da profundidade) e o IB (disponibilidade do sistema VTMIS). Os citados indicadores do IQS operacional (IA e IB) tratam de infraestrutura e disponibilidade de sistema, o ideal é que também fosse avaliado o desempenho do fluxo que transita pelo canal. Uma sugestão seria incluir indicador de eficiência de fluxo “IC” (tempo de espera das embarcações) uma vez que a busca pela eficiência do tráfego é um dos objetivos da concessão, conforme item 2.4 da Minuta de Contrato. Da mesma forma, no PLANO DE EXPLORAÇÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO (PEAA) - Anexo 1 está previsto como diretriz a busca pela eficiência nas operações do tráfego de embarcações no Porto Organizado e a maximização da operação portuária. Tendo a Concessionária obrigação de fornecer subsídios a APS para promoção de melhorias de gestão da operação como redução do tempo de espera na entrada e saída do acesso aquaviário e dos tempos de manobra no canal. Dessa forma, o modelo regulatório deve premiar não apenas a existência da via (profundidade), mas o conjunto que considere a agilidade do fluxo (um indicador que mensure o tempo de espera e o tempo de manobra, previsto no item 76 do PEAA)

			minimizando assim possíveis gargalos operacionais. _____ Minuta de Contrato 2.4 A exploração do Acesso Aquaviário ao Porto de Santos terá como objetivo permanente aumentar a competitividade, o desenvolvimento do País e a eficiência do tráfego de embarcações portuárias, observadas a legislação e a regulamentação pertinentes. ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO (PEAA) 3. Na prestação de Atividades e serviços que integram o objeto da Concessão, a Concessionária terá por diretrizes: a. a prestação de serviço adequado, que satisfaça as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas; b. a busca pela eficiência nas operações do tráfego de embarcações no Porto Organizado; c. a isonomia entre os Usuários; d. a maximização da operação portuária; e 76. A Concessionária deverá fornecer subsídios para a Administração do Porto para revisar a programação, operação e atracação de embarcações, bem como disponibilizar dados para que a Administração do Porto promova melhorias na gestão da operação portuária, a exemplo da redução do tempo de espera na entrada e saída do acesso aquaviário e dos tempos de manobra no canal. IX. Qualidade de serviço 116. A qualidade de serviço de administração e exploração do Acesso Aquaviário ao Porto de Santos pela Concessionária será avaliada por: a) aferição dos IQS; e b) cálculo do Fator Q. 117. Os IQS buscam aferir a qualidade da entrega dos serviços prestados pela Concessionária na exploração e gestão do Acesso Aquaviário ao Porto de Santos. O Fator Q, decorrente dos resultados do IQS, exprime o efeito da qualidade dos serviços da Concessionária no reajuste anual da Tarifa Teto referente à Tabela I, cuja regra de cálculo consta do Anexo 3. 118. O Contrato de Concessão possui 2 (dois) IQS Operacional que mensuram o nível de serviço adequado, do ponto de vista técnico-operacional, do Acesso Aquaviário ao Porto de Santos, a saber:
52	Minuta de Edital	Item 4.55 do Edital (habilitação técnica) e Item 3.5.4 (participação mínima de 15% da Empresa de Dragagem no Consórcio).	Dispositivo: Item 4.55 do Edital (habilitação técnica) e Item 3.5.4 (participação mínima de 15% da Empresa de Dragagem no Consórcio). SITUAÇÃO ATUAL O Item 3.5.4 do Edital determina que a Empresa de Dragagem, como membro do Consórcio, deverá deter pelo menos 15% de participação. Simultaneamente, o Item 4.55.1 exige atestado de execução de serviços com equipamentos do tipo Draga Autotransportadora de Sucção e Arrasto (TSHD) e Dragas Mecânicas totalizando 3.629.495,60 m³ (~50% da 1ª Fase de implantação). O conjunto dessas exigências, embora tecnicamente justificado pela criticidade da dragagem, produz sobreposição regulatória: a habilitação técnica já assegura a capacidade operacional exigida pela obra, tornando a imposição de participação societária mínima um requisito adicional que estreita artificialmente o universo de licitantes, concentra a competição em um número reduzido de operadores globais de dragagem e cria risco de captura do certame por lance único no piso de desconto. Adicionalmente, a exigência societária desincentiva o ingresso de investidores institucionais (FIPs, entidades de previdência complementar, fundos soberanos e financiadores multilaterais como BID e IFC), que tipicamente estruturam operações de concessão sob lógica de project finance, subcontratando a execução da dragagem sob contratos de longo prazo com operadores especializados — arranjo consagrado internacionalmente e que, no atual desenho, resta inviabilizado. RECOMENDAÇÕES 2 Propõem-se dois ajustes convergentes: (i) ELIMINAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO SOCIETÁRIA MÍNIMA DA EMPRESA DE DRAGAGEM NO CONSÓRCIO (supressão do Item 3.5.4 do Edital e do Item 28.7 do Contrato). A supressão do requisito societário, mantida a exigência técnica, segue o modelo consagrado internacionalmente pelos leilões portuários de Roterdã, Antuérpia e Hamburgo, bem como pela prática do próprio Poder Concedente em concessões rodoviárias e ferroviárias federais recentes, em que a qualificação técnica se dissocia da estrutura societária permanente do outorgado. (ii) NEUTRALIDADE TECNOLÓGICA NO ATESTADO DE HABILITAÇÃO TÉCNICA (Item 4.55.1). Substituir a taxatividade dos tipos TSHD e Dragas Mecânicas por redação que

			admita qualquer combinação de equipamentos de dragagem hidráulica e/ou mecânica tecnicamente compatível com as condições geotécnicas e ambientais do Canal de Santos (incluindo, por exemplo, Cutter Suction Dredgers - CSD, Backhoe Dredgers e Trailing Suction Hopper Dredgers), desde que o proponente comprove a compatibilidade por justificativa técnica e caracterização geotécnica da obra atestada.
53	Minuta de Contrato	Anexo 1	Parece haver uma inconsistência na metodologia de cálculo dos fatores socioeconômicos do IQS. A Tabela 15, na página 42 do Anexo 1 do Contrato de Concessão, estabelece que, quando i1 + i2 + i3 ≥ 88,9%, o valor do IQS é 0%, enquanto, caso esse limite não seja atingido, o valor do IQS é 3%. Entretanto, a cláusula 128, na página 43 do mesmo Anexo 1, indica que os três fatores do IQS são avaliados individualmente, sendo aplicada uma penalidade de 1% para cada fator. Poderiam, por gentileza, esclarecer qual metodologia deve prevalecer?
54	Minuta de Contrato	Anexo 3	As tarifas estabelecidas no Anexo 3 do Contrato de Concessão baseiam-se no DWT da embarcação, o que torna a utilização de navios de maior porte mais econômica para os usuários do porto. Embora o aprofundamento do canal permita essa migração para embarcações maiores, a fórmula de revisão tarifária não inclui nenhum mecanismo para compensar a concessionária pela consequente perda de receitas.
55	Minuta de Contrato	Anexo 3	A fórmula de reajuste prevista no Anexo 3 do Contrato de Concessão atribui um peso de 22,3% às despesas indexadas pelo IPCA. Contudo, considerando a significativa outorga fixa de R$ 200 milhões por ano (também corrigida pelo IPCA), essa ponderação subestima de forma relevante a real exposição ao IPCA. Por outro lado, o peso atribuído ao combustível e, em menor medida, ao CIRIA, parece estar superestimado.
56	Minuta de Contrato	Minuta	A sedimentação no Porto de Santos é muito mais volátil do que em outros portos, enquanto a alocação de riscos em casos de eventos de sedimentação extremamente elevados é significativamente mais onerosa do que em outras estruturas de concessão no Brasil. O fato de a Concessionária ter de assumir o risco de 50% de qualquer sedimentação excedente acima da Faixa dos Valores de Referência (FVR) eleva o perfil de risco desta Concessão a um patamar superior, o que pode resultar em condições de financiamento menos favoráveis.
57	Minuta de Contrato	Minuta	A Faixa dos Valores de Referência (FVR) de 30% para a dragagem de aprofundamento não distingue entre volumes de materiais moles e materiais duros (rocha). Considerando a pequena proporção de volume de rocha em comparação aos solos moles, entendemos que, em todos os cenários, o risco associado a um volume adicional de rocha acima dos 46.000 m³ previstos na documentação será integralmente assumido pela Concessionária. Poderiam, por gentileza, confirmar nosso entendimento?
58	Minuta de Contrato	Minuta	O risco associado à implementação de um novo PDO é atribuído ao Poder Concedente apenas quando essa necessidade não tiver sido previamente prevista. Considerando o prazo de 25 anos da concessão, existe a expectativa ou previsão de que seja necessária a implementação de um novo PDO durante esse período?
59	Minuta de Contrato	18.2.2002	A alocação à Concessionária de 50% dos custos de risco associados a eventuais remoções de naufrágios que excedam R$ 2.046.199,94 por ano é inaceitável. Esse valor é muito baixo quando comparado aos custos reais envolvidos em operações dessa natureza. Poderiam

			esclarecer a justificativa para a definição desse limite e reconsiderar sua adequação à luz dos custos efetivamente incorridos em operações de remoção de naufrágios?
60	Minuta de Contrato	Minuta	Há evidências da presença de solos contaminados na área, conforme demonstrado por projetos anteriores. Solicitamos o compartilhamento de todas as informações disponíveis para subsidiar a análise dos licitantes. Considerando que o manejo e a destinação desse tipo de material podem implicar custos significativos, entendemos que o simples reequilíbrio econômico-financeiro não é suficiente para mitigar adequadamente esse risco. Assim, todos os custos e trabalhos relacionados a solos contaminados deverão ser compensados por meio de ressarcimento financeiro direto ou por meio de redução das tarifas de concessão.
61	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		As informações disponibilizadas indicam um crescimento negativo no número de escalas de navios no porto entre 2005 e 2015. Ademais, em 2025, o número de escalas encontra-se em patamar semelhante ao observado vinte anos antes, sem crescimento relevante no período. Dessa forma, a premissa de crescimento de 1% ao ano no número de escalas portuárias entre 2030 e 2060 parece otimista. Além disso, essa projeção não parece considerar o aumento esperado do número de TEUs por embarcação, viabilizado pelo aprofundamento do canal para -17 m DHN e, potencialmente, para -18 m DHN no futuro. Poderiam esclarecer os fundamentos e premissas utilizados para sustentar essa expectativa de crescimento nas escalas de navios, especialmente considerando a tendência histórica observada e os ganhos de capacidade decorrentes da utilização de embarcações de maior porte?
62	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		As informações disponibilizadas consideram uma capacidade máxima de 12.000 escalas portuárias por ano no Porto de Santos. Solicitamos que sejam fornecidas as premissas que fundamentam essa capacidade constante de 12.000 escalas anuais, considerando o aumento esperado no porte das embarcações que escalarão o porto e o fato de que não há obras de alargamento do canal previstas na documentação disponibilizada.
63	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		A previsão de tráfego para todo o período da concessão baseia-se em uma capacidade portuária futura que requer novos terminais, expansões, aumento de eficiência e outras melhorias operacionais. Solicitamos o detalhamento das melhorias e expansões previstas, bem como do cronograma esperado para sua implementação e do correspondente aumento de capacidade projetado, de modo a fundamentar a viabilidade da previsão de crescimento do tráfego apresentada.
64	Minuta de Contrato	Minuta	A redução tarifária de 30,1% e a retenção de 30,1% das receitas durante os primeiros anos são excessivas, considerando que sua aplicação está condicionada à obtenção da licença ambiental, um processo que jamais pode ser integralmente controlado pela Concessionária.
65	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Os preços de dragagem parecem estar subestimados para um compromisso de longo prazo. Os contratados podem oferecer preços mais agressivos em campanhas isoladas e de curta duração, especialmente quando as embarcações de dragagem estão temporariamente subutilizadas. Contudo, esses preços pontuais não são sustentáveis ao longo do tempo e não devem ser confundidos com os níveis de preço adequados para contratos de dragagem de longo prazo.
66	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		A elevada Contribuição Fixa (R$ 200 milhões por ano durante 25 anos) será reconhecida como um passivo de acordo com as normas contábeis IFRS (International Financial Reporting Standards). Isso poderá deteriorar a percepção da solidez financeira da empresa

			licitante, resultando em menor acesso a fontes de financiamento e/ou na obtenção de recursos em condições menos favoráveis.
67	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		No Gráfico 9 – Fluxo de Caixa para o Acionista, o cálculo não considera as restrições à distribuição de dividendos, em particular a disponibilidade de caixa e a exigência de existência de lucro líquido acumulado positivo. Conforme demonstrado no Apêndice I - Balanço Patrimonial, a liberação da conta de retenção gera uma retenção substancial de caixa superior a USD 100 milhões, valor que continua a crescer ao longo da duração da concessão. Consequentemente, a TIR do acionista será materialmente inferior aos 12,52% apresentados no Gráfico 9.
68	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Conforme item 6.9 - Desconto tarifário máximo, o desconto máximo sob o primeiro parâmetro de licitação é definido como o nível em que o ICSD mínimo atinge 1,00. Entretanto, conforme observado no parágrafo anterior, o ICSD mínimo exigido para obtenção de financiamento junto ao BNDES é de 1,30. Consequentemente, qualquer desconto tarifário ofertado resultaria em indicadores financeiros incompatíveis com os requisitos de financiamento, tornando o projeto não financiável e portanto inviável. Além disso, a contribuição variável de 23,03% foi calibrada de forma que o Valor Presente Líquido do projeto seja igual a zero. Assim, qualquer desconto adicional ou pagamento inicial incluído na proposta levaria o projeto a apresentar VPL negativo. Nessas condições, o projeto se torna pouco atrativo para potenciais investidores. Para restabelecer sua viabilidade, seria necessária uma redução substancial da outorga variável e/ou da outorga fixa.
69	Minuta de Edital	4.15	O certame representa avanço relevante na estruturação da concessão do acesso aquaviário do Porto de Santos, com edital bem organizado, matriz econômica consistente e preocupação adequada com a financiabilidade do projeto. Ainda assim, recomenda-se reavaliar a modelagem econômica do leilão para que o Valor de Outorga, caso mantido, seja definido como valor fixo previamente estabelecido pelo Poder Concedente, retirando-se sua função competitiva, e para que não haja limite máximo ao desconto tarifário ofertado pelos licitantes. O teto máximo de desconto tarifário de 5,8% restringe a principal dimensão pela qual ganhos de eficiência podem ser transferidos diretamente aos usuários. O EVTEA informa que o percentual foi definido a partir de análise de exequibilidade econômico-financeira, com preservação de ICSD mínimo de 1,00, mas não apresenta de forma suficientemente transparente as simulações que demonstram por que 5,8% seria a fronteira adequada entre modicidade tarifária e sustentabilidade da concessão. Essa lacuna é relevante porque o desconto tarifário é uma das principais formas de transferência direta de eficiência ao usuário. Caso o teto seja calibrado de forma excessivamente restritiva, o certame pode reduzir artificialmente a competição por tarifa e deslocar a disputa para o Valor de Outorga. Sob a ótica concorrencial, isso limita a diferenciação entre licitantes mais eficientes e menos eficientes, deslocando a diferenciação para capacidade financeira imediata e para a capacidade de pagamento ao Poder Concedente. O próprio EVTEA indica que, no cenário-base, a concessão apresenta margem EBITDA média de 14,28%, TIR do acionista de 12,52% a.a. e ICSD mínimo de 1,3. Esses indicadores sugerem que, antes mesmo de considerar-se as eficiências projetadas por cada licitante, há espaço econômico-financeiro no cenário modelado para maior competição por tarifa. Por isso, propõe-se que a ANTAQ elimine o teto máximo de desconto tarifário ou, subsidiariamente, reavalie o teto considerando análises de sensibilidade com descontos superiores, como 7,5% e 10%, divulgando a memória de cálculo completa e demonstrando de forma objetiva os impactos sobre a financiabilidade do projeto. A medida atende ao interesse público ao recentrar a disputa na modicidade tarifária e na eficiência operacional, em vez de privilegiar a

			capacidade de pagamento de outorga. Com outorga fixa e desconto tarifário livre, o leilão tende a selecionar o participante capaz de oferecer maior benefício direto aos usuários, preservada a sustentabilidade econômico-financeira da concessão.
70	Minuta de Edital	4.16	O edital demonstra preocupação legítima com a segurança do Poder Concedente ao exigir pagamento relevante de outorga antes da assinatura contratual. Entretanto, a exigência de desembolso integral antecipado pode criar barreira financeira desproporcional à entrada, restringindo a competição e aumentando o custo econômico do projeto. Em concessões intensivas em capital, a antecipação integral da outorga tende a elevar a necessidade de financiamento antes mesmo da assunção operacional plena, pressionando o custo de capital e reduzindo a atratividade do certame para operadores eficientes que não disponham de liquidez imediata em volume elevado. Do ponto de vista econômico, essa exigência pode levar os licitantes a incorporar prêmio de risco às propostas, reduzir o espaço para desconto tarifário e limitar a capacidade de investimento nos primeiros anos. Do ponto de vista concorrencial, a regra favorece grupos com maior caixa disponível ou acesso privilegiado a crédito, em prejuízo de empresas nacionais ou operadores especializados que possam deter capacidade técnica relevante, mas menor capacidade financeira de curto prazo. Sugere-se, de forma indicativa, modelo de pagamento parcelado, por exemplo com parcela inicial de X% na assinatura e o restante em X parcelas anuais, a partir do final do Xº ano-concessão, reduzindo a pressão financeira durante o período previsto para o ciclo de investimento.Esse desenho mantém proteção adequada ao Poder Concedente, reduz a barreira de entrada, melhora a financiabilidade da concessão e amplia o universo de licitantes potenciais, em benefício da competição e do interesse público.
71	Minuta de Edital	6.1	O edital demonstra preocupação legítima em assegurar que a adjudicatária cumpra tempestivamente as obrigações prévias necessárias à assinatura do contrato. Contudo, o prazo de 45 dias previsto no item 6.1 pode ser insuficiente para a estruturação financeira completa do projeto, especialmente quando considerado o pagamento integral ou substancial do Valor de Outorga, a emissão de garantias, aprovações societárias, diligências documentais e eventual fechamento de financiamento. Recomenda-se ampliar o prazo inicial para 90 dias ou prever prorrogação automática por igual período mediante justificativa fundamentada, sem prejuízo da manutenção das garantias exigidas. Alternativamente, o edital poderia permitir que o pagamento da outorga fosse realizado de forma escalonada, com parcela inicial antes da assinatura e saldo remanescente garantido por seguro-garantia, fiança bancária ou carta de crédito standby. Sob a ótica econômica, a concentração de obrigações financeiras em prazo curto eleva a necessidade de liquidez imediata e pode aumentar o custo de capital incorporado às propostas. Sob a ótica concorrencial, a regra favorece participantes com maior caixa disponível ou acesso rápido a financiamento corporativo, em detrimento de empresas tecnicamente qualificadas que dependam de estruturas de project finance ou aprovações internas mais complexas. A alteração atende ao interesse público ao preservar a segurança do Poder Concedente, reduzir o risco de frustração da contratação e ampliar a competitividade do certame.
72	Minuta de Contrato	11.2	O contrato apresenta desenho robusto de proteção ao Poder Concedente ao vincular mecanismos financeiros ao cumprimento das fases de implantação. No entanto, os percentuais previstos para a Conta Retenção podem gerar imobilização excessiva de caixa justamente no período inicial da concessão, quando se concentram os maiores investimentos, riscos de mobilização, necessidade de capital de giro e incertezas operacionais. Sob a ótica econômica, retenções elevadas reduzem a liquidez disponível, aumentam a necessidade de financiamento complementar, elevam o custo financeiro do

			projeto e podem reduzir a capacidade da concessionária de executar investimentos com eficiência. Sob a ótica concorrencial, o mecanismo tende a favorecer grupos com maior disponibilidade de caixa ou menor custo de capital, restringindo a participação de empresas nacionais tecnicamente qualificadas e eficientes, mas com menor acesso a financiamento em condições competitivas. O problema não está na existência da Conta Retenção, que cumpre função legítima de garantia, mas na calibragem de seus percentuais e na ausência de alternativas equivalentes de proteção. Recomenda-se reduzir os percentuais de retenção de 30,1% para 15% da receita líquida até o cumprimento da 1ª Fase e de 10,3% para 5% até o cumprimento da 2ª Fase. Alternativamente, propõe-se permitir que ao menos 50% do valor sujeito à retenção seja substituído por seguro-garantia, fiança bancária ou carta de crédito standby, desde que emitidos em condições compatíveis com as obrigações contratuais. Também recomenda-se prever liberação progressiva dos valores retidos conforme marcos objetivos de implantação, atestados pela ANTAQ ou pelo Verificador Independente. A alteração preserva a proteção contratual, mantém incentivos ao cumprimento das obrigações, reduz custos financeiros desnecessários e atende ao interesse público ao ampliar a competição e fortalecer a sustentabilidade econômico-financeira da concessão.
73	Minuta de Contrato	6.2	O contrato avança ao estruturar mecanismo claro de remuneração da Autoridade Portuária e de compartilhamento de receitas ao longo da concessão. Todavia, a contribuição variável de 23,03% incidente sobre a receita bruta, independentemente da rentabilidade efetiva da operação e do ciclo de investimentos, pode impor restrição financeira relevante à concessionária, especialmente nos anos iniciais do projeto. Essa característica aumenta o risco do projeto, pode elevar o custo de capital e reduzir a financiabilidade, sobretudo em fase de mobilização, quando há concentração de investimentos e menor previsibilidade operacional. Concorrencialmente, a regra favorece operadores com maior escala financeira, maior acesso a crédito e maior capacidade de suportar períodos de margem comprimida, restringindo a competitividade de empresas nacionais ou especializadas de menor porte. Recomenda-se reduzir a alíquota para X% nos primeiros cinco anos contados da Data de Assunção, com recomposição gradual para X% no ano X% no ano X e X% a partir do ano 8. Alternativamente, a diferença temporariamente não recolhida poderia ser compensada em período posterior da concessão, sem encargos punitivos, desde que preservados indicadores mínimos de financiabilidade. A proposta não elimina a remuneração pública nem altera a lógica de compartilhamento de receitas, mas busca calibrar sua incidência temporal para compatibilizá-la com a maturação operacional da concessão. Esse escalonamento mantém a receita pública no médio prazo, reduz o risco financeiro inicial, evita que a contribuição funcione como barreira adicional à entrada e atende ao interesse público ao favorecer maior competição, continuidade operacional e sustentabilidade da concessão.
74	Minuta de Contrato	6.3	O contrato apresenta estrutura remuneratória clara para a Administração do Porto, o que contribui para previsibilidade institucional. Ainda assim, a exigência de Contribuição Fixa Anual de R$ 200 milhões desde o início da concessão pode pressionar de forma relevante o fluxo de caixa nos primeiros anos, período em que a concessionária ainda estará mobilizando ativos, estruturando operação, executando investimentos e estabilizando receitas. Economicamente, uma obrigação fixa elevada, independente de demanda e desempenho operacional, aumenta o risco financeiro do projeto e pode elevar o custo de capital incorporado às propostas. Concorrencialmente, favorece grupos com maior capacidade de absorver custos fixos elevados e reduz a atratividade para empresas nacionais ou operadores especializados com menor escala financeira. Recomenda-se escalonar o pagamento da contribuição fixa nos primeiros anos ou vinculá-lo parcialmente ao cumprimento de marcos operacionais e de implantação, preservando o valor econômico

			esperado ao longo da concessão. A alteração não elimina a receita pública, mas ajusta seu perfil temporal à maturação do projeto, favorecendo financiabilidade, competição e continuidade do serviço em benefício do interesse público.
75	Minuta de Contrato	1.1.41	O contrato é coerente ao prever o Fator Q como instrumento de incentivo à qualidade do serviço e de alinhamento entre desempenho operacional, remuneração tarifária e interesse dos usuários. Contudo, recomenda-se que o Fator Q somente produza efeitos tarifários após período mínimo de estabilização operacional da concessão, especialmente em razão da complexidade da transição, da implantação de sistemas, da organização das interfaces com a APS e demais agentes portuários e da necessidade de formação de base histórica confiável de indicadores. Sob a ótica econômica, a aplicação prematura de redutores tarifários pode reduzir receitas justamente nos anos de maior necessidade de caixa, quando se concentram investimentos, mobilização operacional e custos de adaptação. Sob a ótica concorrencial, a incerteza sobre a incidência inicial do Fator Q tende a elevar o prêmio de risco incorporado às propostas e pode afetar de forma mais intensa empresas nacionais ou operadores com menor capacidade financeira de absorver perdas transitórias. Recomenda-se, portanto, prever que o Fator Q seja apurado em caráter exclusivamente informativo nos primeiros anos ou até a primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão, passando a produzir efeitos econômicos apenas após validação da metodologia pela ANTAQ, com base em dados auditáveis, série histórica mínima e possibilidade de contraditório pela concessionária. A medida preserva o incentivo à qualidade, mas evita penalizações baseadas em base estatística ainda instável, reduz o risco regulatório e atende ao interesse público ao compatibilizar melhoria do serviço, segurança jurídica e sustentabilidade econômico-financeira da concessão.
76	Minuta de Contrato	1.1.42	A previsão do Fator X como instrumento de compartilhamento de ganhos de produtividade com os usuários é compatível com a lógica de regulação por incentivos e com a busca de eficiência ao longo da concessão. Recomenda-se, contudo, que sua definição e aplicação ocorram apenas após a primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão, com base em dados observados da operação e em metodologia previamente submetida à consulta pública. Sob a ótica econômica, a definição antecipada de redutores de produtividade, antes da existência de série histórica confiável da nova concessão, pode reduzir a receita da concessionária sem comprovação de ganhos efetivos de eficiência, comprometendo investimentos, financiabilidade e capacidade de absorção de choques operacionais. Sob a ótica concorrencial, a incerteza sobre a futura aplicação do Fator X aumenta o risco regulatório percebido e pode afetar especialmente empresas nacionais ou operadores com menor capacidade financeira para suportar variações tarifárias não plenamente previsíveis. Recomenda-se, portanto, que o Fator X seja inicialmente tratado como parâmetro a ser desenvolvido a partir da experiência concreta da concessão, com metodologia objetiva, auditável, transparente e precedida de consulta às partes interessadas. A alteração preserva o objetivo de repassar ganhos de produtividade aos usuários, mas assegura que esse repasse decorra de ganhos reais e mensuráveis, e não de premissas ex ante sujeitas a elevada incerteza. Com isso, promove-se maior previsibilidade regulatória, menor custo de capital, competição mais ampla e melhor equilíbrio entre modicidade tarifária e sustentabilidade econômico-financeira do projeto.
77	Minuta de Contrato	20.3.2 a 20.3.5	A possibilidade de revisão futura dos indicadores de qualidade e da metodologia do Fator Q deve ser acompanhada de regras procedimentais claras, critérios objetivos e avaliação prévia de impacto econômico-financeiro. Recomenda-se prever limites para alterações dos IQS e da metodologia do Fator Q, com necessidade de motivação técnica, consulta pública,

			análise de impacto regulatório ou econômico-financeiro e regra de transição para aplicação de novos parâmetros. Sob a ótica econômica, mudanças metodológicas posteriores ao leilão podem alterar a receita esperada da concessão, afetar financiabilidade, custo de capital e equilíbrio econômico-financeiro, especialmente se produzirem redutores tarifários não previstos na proposta original. Sob a ótica concorrencial, a incerteza sobre alterações futuras tende a elevar o prêmio de risco incorporado às ofertas e pode reduzir a competitividade de empresas nacionais ou operadores com menor capacidade financeira para absorver mudanças regulatórias. A proposta não impede o aperfeiçoamento dos indicadores de qualidade, mas assegura que eventuais mudanças sejam previsíveis, justificadas, proporcionais e compatíveis com a sustentabilidade da concessão. A medida atende ao interesse público ao fortalecer a segurança regulatória, reduzir disputas futuras e preservar incentivos consistentes à melhoria da qualidade do serviço.
78	Minuta de Contrato	18.1.35, 18.2.14 e premissas fiscais	A alocação de riscos tributários é elemento central para a financiabilidade da concessão, especialmente em um projeto de longo prazo sujeito à transição estrutural da tributação sobre consumo. O Contrato já prevê, na Cláusula 18.2.14, que riscos decorrentes da criação, modificação ou extinção de tributos ou encargos legais, ou de sua regulação, ficam sob responsabilidade do Poder Concedente quando forem posteriores à Data de Eficácia, impactarem direta e comprovadamente as receitas e/ou despesas da Concessionária e estiverem especificamente relacionados à execução do Contrato de Concessão. Contudo, a mesma cláusula exclui desse tratamento as alterações decorrentes da Emenda Constitucional nº 132/2023 e da Lei Complementar Federal nº 214/2025 que já tenham sido aprovadas e publicadas até a data de apresentação das propostas econômicas, desde que a alíquota do tributo já tenha sido estipulada, ainda que só venha a entrar em vigor posteriormente. Recomenda-se ajustar essa regra para que a data de corte seja a data de publicação do Edital de Licitação, não a data de apresentação das propostas econômicas. Isso porque, caso a alíquota da CBS/IBS ou outros elementos relevantes da Reforma Tributária sejam definidos proximamente ao leilão, licitantes poderão não ter tempo hábil para avaliar seus impactos sobre receitas, custos, créditos tributários, fluxo de caixa, ICSD, estrutura de financiamento e proposta econômica. Além disso, o EVTEA informa que não contemplou os potenciais impactos da Reforma Tributária brasileira promulgada em 20 de dezembro de 2023, o que reforça a necessidade de tratamento contratual claro para eventos ainda não plenamente determinados na data de publicação do edital. A proposta não busca transferir ao Poder Concedente riscos tributários já conhecidos e razoavelmente precificáveis, mas evitar que alterações relevantes, publicadas em momento próximo ao leilão, sejam artificialmente tratadas como risco assumido pelos licitantes sem prazo suficiente de estudo. A alteração aumenta a segurança jurídica, reduz risco de disputas futuras, melhora a financiabilidade e atende ao interesse público ao preservar competição, modicidade tarifária e equilíbrio contratual durante a transição tributária.
79	Minuta de Contrato	13.7	A exigência de capital social mínimo tem função relevante de sinalizar compromisso financeiro dos acionistas e capacidade de suporte da futura concessionária. Contudo, recomenda-se calibrar a obrigação de integralização inicial para evitar imobilização excessiva de capital antes da plena estabilização operacional e da geração de receitas da concessão. Sob a ótica econômica, a integralização elevada de capital próprio no início do projeto aumenta o custo de oportunidade dos acionistas, reduz flexibilidade financeira e pode retirar recursos que seriam destinados à implantação, mobilização de equipamentos, capital de giro e mitigação de riscos operacionais. Sob a ótica concorrencial, a exigência tende a favorecer grupos com balanços mais robustos e maior disponibilidade imediata de capital, restringindo a participação de empresas nacionais ou operadores especializados que possam reunir

			capacidade técnica, mas tenham menor liquidez inicial. Recomenda-se permitir a substituição parcial da integralização por instrumentos firmes de aporte, cartas de conforto de acionistas, fiança corporativa, seguro-garantia, carta de crédito standby ou outros instrumentos financeiros equivalentes, desde que executáveis em caso de necessidade e suficientes para proteger o Poder Concedente. A medida preserva a segurança de disponibilidade de capital, mas reduz custos financeiros desnecessários, amplia a competição e atende ao interesse público ao compatibilizar robustez financeira com eficiência na alocação de recursos do projeto.
80	Minuta de Contrato	13.10 a 13.16	A Garantia de Execução Contratual é instrumento relevante para proteger o Poder Concedente contra inadimplementos e assegurar o cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária. Contudo, recomenda-se calibrar sua exigência de forma mais aderente ao perfil temporal de riscos da concessão, especialmente nos primeiros anos, quando já coexistem outras obrigações financeiras relevantes, como capital social mínimo, Garantia da Proposta, Conta Retenção, pagamento de outorga e investimentos de implantação. Sob a ótica econômica, a acumulação de garantias e obrigações financeiras eleva o custo de carregamento do projeto, imobiliza capacidade de crédito e pode reduzir recursos disponíveis para implantação, capital de giro e gestão de riscos operacionais. Sob a ótica concorrencial, exigências elevadas e simultâneas de garantia favorecem grupos com balanços mais robustos e maior acesso ao mercado financeiro, restringindo a participação de empresas nacionais ou operadores especializados com menor capacidade de emissão de garantias. Recomenda-se escalonar a Garantia de Execução conforme o risco efetivo de cada fase, mantendo valor mais elevado durante obras e marcos críticos de implantação, mas reduzindo gradualmente após o atingimento de metas verificáveis, como aprovação do PBI, mobilização operacional, conclusão de fases de dragagem e estabilização do serviço. Também se recomenda admitir instrumentos equivalentes, como seguro-garantia, fiança bancária ou carta de crédito standby, desde que executáveis e compatíveis com as obrigações contratuais. A alteração preserva a proteção do Poder Concedente, reduz custo financeiro desnecessário, amplia a competição e atende ao interesse público ao alinhar garantias ao risco real da concessão.
81	Minuta de Edital	4.30	O edital e o contrato apresentam preocupação legítima com a seriedade das propostas e com a proteção do Poder Concedente contra inadimplementos. Entretanto, a sobreposição entre garantia da proposta, exigência de capital social mínimo e garantia de execução contratual pode elevar de forma desnecessária o custo de participação no certame. Economicamente, garantias cumulativas e elevadas imobilizam capital, aumentam custos financeiros e reduzem a atratividade do projeto, especialmente quando exigidas antes da geração de receitas operacionais. Concorrencialmente, a regra tende a favorecer grandes grupos com ampla capacidade de emissão de garantias, restringindo a participação de empresas nacionais ou operadores especializados que poderiam apresentar propostas competitivas. Recomenda-se revisar a combinação dos instrumentos, substituindo parte da garantia da proposta por instrumentos equivalentes de menor custo, como seguro-garantia ou fiança bancária, e calibrando os valores para evitar duplicidade de proteção. A alteração preserva a seriedade do certame e a segurança do Poder Concedente, mas reduz barreiras financeiras de entrada, amplia o universo competitivo e atende ao interesse público ao favorecer maior disputa e melhores propostas.
82	Minuta de Contrato	13.7 e 13.10 a 13.16	O edital e o contrato apresentam preocupação legítima com a seriedade das propostas e com a proteção do Poder Concedente contra inadimplementos. Entretanto, a sobreposição entre garantia da proposta, exigência de capital social mínimo e garantia de execução

			contratual pode elevar de forma desnecessária o custo de participação no certame. Economicamente, garantias cumulativas e elevadas imobilizam capital, aumentam custos financeiros e reduzem a atratividade do projeto, especialmente quando exigidas antes da geração de receitas operacionais. Concorrencialmente, a regra tende a favorecer grandes grupos com ampla capacidade de emissão de garantias, restringindo a participação de empresas nacionais ou operadores especializados que poderiam apresentar propostas competitivas. Recomenda-se revisar a combinação dos instrumentos, substituindo parte da garantia da proposta por instrumentos equivalentes de menor custo, como seguro-garantia ou fiança bancária, e calibrando os valores para evitar duplicidade de proteção. A alteração preserva a seriedade do certame e a segurança do Poder Concedente, mas reduz barreiras financeiras de entrada, amplia o universo competitivo e atende ao interesse público ao favorecer maior disputa e melhores propostas.
83	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Seção 6.2.13; A exigência de seguros obrigatórios e garantias contratuais é instrumento relevante para proteger o Poder Concedente, os usuários e a continuidade da concessão diante de eventos operacionais, ambientais, trabalhistas ou financeiros. Contudo, recomenda-se que as exigências de seguros, Garantia de Execução Contratual, responsabilidade civil e demais coberturas sejam calibradas de forma coordenada, evitando sobreposição de instrumentos, duplicidade de custos e imposição de limites superiores àqueles efetivamente necessários para a matriz de riscos do projeto. Sob a ótica econômica, prêmios de seguro e garantias em patamares elevados aumentam o custo de participação e podem ser repassados às propostas, reduzindo eficiência econômica e ampliando o custo de capital da concessão. Sob a ótica concorrencial, exigências cumulativas e pouco coordenadas favorecem grupos com maior acesso ao mercado de garantias e podem restringir a participação de empresas nacionais ou operadores especializados com menor capacidade de emissão de instrumentos financeiros. Recomenda-se que a ANTAQ apresente a justificativa técnica para os limites exigidos, indique a relação entre cada seguro ou garantia e os riscos cobertos, e permita instrumentos equivalentes quando assegurem nível de proteção similar ao Poder Concedente. A medida preserva a cobertura adequada de riscos, reduz barreiras financeiras desnecessárias, aumenta a competitividade do certame e atende ao interesse público ao manter proteção contratual proporcional e eficiente.
84	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Seção 6.5; A análise econômico-financeira do EVTEA considera os aspectos fiscais com base na tributação brasileira da concessionária, incluindo IRPJ, CSLL, PIS/COFINS e demais tributos aplicáveis. Contudo, recomenda-se prever obrigações adicionais de transparência para estruturas contratuais com partes relacionadas e grupos internacionais, especialmente quanto a financiamentos intragrupo, contratos de prestação de serviços, fornecimento de insumos, afretamento ou disponibilização de equipamentos e demais operações que possam afetar a base tributável, os custos reconhecidos ou a margem econômica da concessão. Sob a ótica econômica, estruturas com partes relacionadas podem alterar a alocação de receitas e custos dentro do grupo empresarial, reduzindo a comparabilidade das propostas e dificultando a fiscalização da rentabilidade efetiva do projeto. Sob a ótica concorrencial, a ausência de regras claras pode gerar assimetrias entre empresas nacionais, geralmente sujeitas a estruturas domésticas mais transparentes, e grupos internacionais com maior flexibilidade fiscal, financeira e societária. A proposta não restringe a participação estrangeira, mas busca assegurar isonomia competitiva, rastreabilidade das informações e aderência às regras brasileiras de tributação, preços de transferência e partes relacionadas. Recomenda-se, portanto, incluir obrigações de divulgação, documentação e comprovação de condições de mercado para transações relevantes com partes relacionadas. A medida promove

			concorrência em bases comparáveis, fortalece a fiscalização econômico-financeira e atende ao interesse público ao reduzir riscos de erosão da base tributável e distorções competitivas.
85	Minuta de Edital	Itens de habilitação técnica / PBI / obrigações de implantação	A exigência de apresentação e execução do PBI, do Plano de Mobilização de Ativos e Equipamentos e do cronograma de contingência é relevante para assegurar a transição operacional e a continuidade dos serviços. Contudo, recomenda-se explicitar que a capacidade efetiva de execução desses planos depende do acesso tempestivo e completo da concessionária às informações técnicas, operacionais, ambientais e contratuais sob responsabilidade da APS e de terceiros. Sob a ótica econômica, assimetrias de informação durante a fase de mobilização podem gerar custos adicionais, atrasos, necessidade de contingências excessivas e precificação de riscos que poderiam ser mitigados com maior transparência. Sob a ótica concorrencial, a ausência de pacote mínimo padronizado de informações tende a favorecer agentes incumbentes ou players com maior familiaridade prévia com a operação, reduzindo a competitividade de novos entrantes e empresas nacionais que dependem de dados completos para formular proposta eficiente. Recomenda-se, portanto, prever no edital e no contrato obrigação expressa de disponibilização, antes da apresentação ou validação final do PBI, de base documental mínima contendo informações sobre dragagem, batimetria, licenças, equipamentos, contratos em vigor, fornecedores, janelas operacionais, interferências, restrições ambientais e interfaces com terceiros. A medida reduz assimetrias, melhora a qualidade das propostas e atende ao interesse público ao favorecer transição operacional segura, concorrência efetiva e menor risco de descontinuidade do serviço.
86	Minuta de Contrato	Itens de habilitação técnica / PBI / obrigações de implantação	A exigência de apresentação e execução do PBI, do Plano de Mobilização de Ativos e Equipamentos e do cronograma de contingência é relevante para assegurar a transição operacional e a continuidade dos serviços. Contudo, recomenda-se explicitar que a capacidade efetiva de execução desses planos depende do acesso tempestivo e completo da concessionária às informações técnicas, operacionais, ambientais e contratuais sob responsabilidade da APS e de terceiros. Sob a ótica econômica, assimetrias de informação durante a fase de mobilização podem gerar custos adicionais, atrasos, necessidade de contingências excessivas e precificação de riscos que poderiam ser mitigados com maior transparência. Sob a ótica concorrencial, a ausência de pacote mínimo padronizado de informações tende a favorecer agentes incumbentes ou players com maior familiaridade prévia com a operação, reduzindo a competitividade de novos entrantes e empresas nacionais que dependem de dados completos para formular proposta eficiente. Recomenda-se, portanto, prever no edital e no contrato obrigação expressa de disponibilização, antes da apresentação ou validação final do PBI, de base documental mínima contendo informações sobre dragagem, batimetria, licenças, equipamentos, contratos em vigor, fornecedores, janelas operacionais, interferências, restrições ambientais e interfaces com terceiros. A medida reduz assimetrias, melhora a qualidade das propostas e atende ao interesse público ao favorecer transição operacional segura, concorrência efetiva e menor risco de descontinuidade do serviço.
87	Minuta de Contrato	Cláusulas 8, 9 e Anexo 10 — Transição Operacional e PBI	O contrato avança ao reconhecer a relevância da transição operacional e das interfaces com a APS e demais agentes do Porto de Santos. Contudo, a redação ainda pode ser aprimorada para assegurar que a concessionária tenha acesso tempestivo e completo às informações necessárias à assunção eficiente do serviço. Economicamente, assimetrias de informação na transição aumentam riscos de descontinuidade, atrasos, custos não previstos e disputas de responsabilidade, que tendem a ser precificados nas propostas. Concorrencialmente, a falta de padronização das informações favorece agentes com maior conhecimento prévio da

			operação ou maior proximidade com o ambiente portuário, em prejuízo de novos entrantes e empresas nacionais que dependem de informações completas para formular proposta competitiva. Recomenda-se prever obrigação expressa da APS e demais agentes de disponibilizar pacote mínimo de informações operacionais, contratuais, ambientais, financeiras e de custos antes da Data de Assunção, bem como cronograma de transferência de conhecimento e matriz de responsabilidades durante a transição. A medida reduz incertezas, melhora a competição, protege a continuidade do serviço e atende ao interesse público ao assegurar transição segura e eficiente.
88	Minuta de Contrato	Cláusula 18 — Alocação de riscos	O contrato está bem estruturado ao apresentar matriz de riscos e disciplinar responsabilidades entre concessionária e Poder Concedente. Entretanto, em um ambiente operacional complexo como o Porto de Santos, diversos resultados econômicos da concessão dependem de agentes externos à concessionária, como autoridade portuária, praticagem, terminais, armadores, operadores e órgãos públicos. Se essas interfaces não forem suficientemente delimitadas, a concessionária pode assumir riscos que não controla integralmente, elevando o custo da proposta e a probabilidade de disputas futuras. Economicamente, a alocação imprecisa de riscos aumenta o prêmio de risco, reduz eficiência e pode comprometer a financiabilidade. Concorrencialmente, favorece agentes com maior capacidade de absorver incertezas, restringindo a participação de empresas nacionais e operadores especializados. Recomenda-se incluir matriz específica de interfaces, com definição clara das responsabilidades, prazos, deveres de cooperação, obrigações de informação, mecanismos de coordenação e consequências para eventos causados por terceiros. A alteração melhora a governança contratual, reduz litigiosidade, aumenta a previsibilidade do projeto e atende ao interesse público ao preservar a continuidade operacional e a eficiência da concessão ao longo do tempo.
89	Minuta de Contrato	16.5.6, 16.6, 20, 21 e 26	O contrato apresenta preocupação adequada com a manutenção do desempenho, da segurança operacional e da disciplina econômica da concessão. Contudo, recomenda-se aprimorar o tratamento das penalidades e dos mecanismos sancionatórios aplicáveis nos anos iniciais, especialmente durante a fase de transição operacional, implantação de sistemas, mobilização de equipes e estabilização dos serviços. Nesse período, parte dos riscos de desempenho pode decorrer de fatores herdados da operação anterior, indisponibilidade de informações, interfaces com a Autoridade Portuária ou limitações temporárias de adaptação operacional, e não necessariamente de ineficiência ou inadimplemento da concessionária. Sob a ótica econômica, a aplicação automática de penalidades, suspensões ou reduções tarifárias desde o início da concessão eleva o risco percebido do projeto, aumenta o custo de capital e pode induzir os licitantes a precificar prêmio de risco mais elevado em suas propostas. Sob a ótica concorrencial, regras sancionatórias excessivamente rígidas favorecem agentes com maior capacidade financeira de absorver choques iniciais e podem reduzir a participação de operadores nacionais ou especializados. Recomenda-se prever período inicial de adaptação, com mecanismos de cura, gradação de penalidades e consideração das causas efetivas do desempenho, sem afastar sanções em casos de dolo, negligência grave, risco à segurança ou descumprimento deliberado. A medida preserva os incentivos à qualidade, reduz litigiosidade, melhora a financiabilidade e atende ao interesse público ao favorecer uma transição operacional segura, estável e eficiente.
90	Minuta de Contrato	1.1.50, 20 e Anexo 3	O contrato demonstra preocupação adequada com a disciplina de custos e com a alocação de riscos à concessionária. Contudo, a redação do IRC e dos mecanismos associados a custos não gerenciáveis pode não capturar adequadamente choques extraordinários,

			exógenos e fora do controle do operador, especialmente em atividades sujeitas a variações relevantes de insumos, dragagem, seguros, energia, câmbio, condições ambientais e exigências regulatórias. Economicamente, quando riscos não gerenciáveis são integralmente transferidos ao privado sem mecanismos claros de tratamento, os licitantes tendem a precificar prêmio de risco mais elevado, reduzindo a eficiência da proposta econômica. Concorrencialmente, a alocação excessiva de risco favorece operadores de maior porte e maior capacidade financeira, restringindo a participação de empresas nacionais ou especializadas. Recomenda-se detalhar no Anexo 3 a metodologia de cálculo do IRC, incluir hipóteses objetivas de reequilíbrio ou revisão extraordinária para choques não gerenciáveis e prever procedimento transparente de comprovação, análise e decisão. A alteração reduz litigiosidade, melhora a alocação de riscos, diminui custo de capital e atende ao interesse público ao preservar a continuidade operacional sem socializar riscos ordinários da concessionária.
91	Minuta de Contrato	20.3 e 20.3.1	A aplicação do Fator Q durante o período de transição deve ser calibrada de forma gradual, de modo a preservar os incentivos à qualidade sem impor redutores tarifários prematuros em fase de estabilização operacional da concessão. Recomenda-se prever que, até a conclusão dos principais marcos de implantação ou até a formação de base histórica mínima de indicadores, o Fator Q tenha aplicação limitada, informativa ou sujeita a redutores máximos previamente definidos. Sob a ótica econômica, a aplicação integral de redutores tarifários logo no início da concessão pode reduzir receitas em momento de elevada necessidade de caixa, quando se concentram mobilização, investimentos, adaptação operacional e integração com a APS e demais agentes portuários. Sob a ótica concorrencial, essa incerteza tende a elevar o prêmio de risco das propostas e pode afetar mais intensamente empresas nacionais ou operadores com menor capacidade financeira para suportar perdas transitórias. A medida proposta não elimina o incentivo à qualidade, mas ajusta sua incidência ao estágio de maturação do projeto, reduzindo risco regulatório, preservando financiabilidade e atendendo ao interesse público ao assegurar transição operacional estável, contínua e orientada à melhoria efetiva do serviço.
92	Minuta de Contrato	20.2	A previsão de que o Fator X possa assumir valor positivo ou negativo amplia a relevância econômica desse mecanismo e reforça a necessidade de regras objetivas, transparentes e verificáveis para sua aplicação. Recomenda-se especificar que o Fator X somente poderá ser definido com base em metodologia previamente divulgada, dados auditáveis, período mínimo de observação operacional e estimativas verificadas da produtividade efetiva da concessão. Sob a ótica econômica, a aplicação de redutores ou acréscimos tarifários sem base empírica consolidada pode alterar de forma relevante a trajetória de receitas do projeto, afetando financiabilidade, capacidade de investimento e custo de capital. Sob a ótica concorrencial, incerteza excessiva sobre o Fator X tende a elevar o prêmio de risco incorporado às propostas e pode reduzir a competitividade de licitantes com menor capacidade financeira para absorver variações tarifárias inesperadas. Recomenda-se, portanto, que a cláusula preveja período mínimo de observação, procedimento de consulta, possibilidade de contraditório e divulgação da memória de cálculo antes de qualquer aplicação com efeito tarifário. A alteração preserva os incentivos à eficiência, mas assegura que ganhos ou perdas de produtividade sejam tratados com base técnica robusta, previsibilidade regulatória e aderência ao interesse público.
93	Minuta de Contrato	21.8.2002	A participação do Verificador Independente na apuração dos IQS e no cálculo do Fator Q contribui para conferir maior objetividade técnica ao acompanhamento da concessão. Recomenda-se, contudo, que o contrato detalhe o procedimento de apuração, validação e

			contestação dos indicadores antes que seus resultados produzam efeitos tarifários. A apuração realizada pelo Verificador Independente pode impactar diretamente a receita da concessionária e, por isso, deve observar metodologia previamente aprovada, dados rastreáveis, critérios de medição auditáveis e possibilidade de contraditório pela concessionária antes da aplicação de qualquer redutor. Sob a ótica econômica, cálculos tarifários não transparentes ou baseados em dados sujeitos a divergência podem elevar a incerteza sobre o fluxo de caixa, aumentar o prêmio de risco e reduzir a competitividade do certame. Sob a ótica concorrencial, maior transparência reduz incerteza regulatória e evita que o Fator Q seja percebido como fonte de risco discricionário, o que favorece a participação de operadores com diferentes perfis financeiros. Recomenda-se prever expressamente que a concessionária terá acesso integral aos dados, medições, fórmulas, premissas e relatórios utilizados pelo Verificador Independente, com prazo para manifestação técnica antes da consolidação do resultado. A alteração fortalece a fiscalização, melhora a qualidade regulatória e atende ao interesse público ao assegurar que eventuais ajustes tarifários decorram de apuração técnica robusta, verificável e transparente.
94	Minuta de Contrato	20.4 a 20.4.2	Sugere-se ajustar a redação da Minuta de Contrato para prever rito específico de contestação dos resultados apurados pelo Verificador Independente no âmbito do Fator Q e da eventual aplicação do redutor tarifário. A redação atual não estabelece, de forma clara, o procedimento, o prazo para manifestação da Concessionária, a forma de instrução técnica da divergência, a análise pela ANTAQ e o momento a partir do qual o redutor poderá produzir efeitos. Recomenda-se, portanto, que a aplicação do redutor tarifário fique suspensa enquanto houver contestação técnica pendente de decisão final ou, subsidiariamente, que sua aplicação seja limitada provisoriamente até a conclusão do processo. A ausência de rito claro pode permitir a aplicação imediata de penalidade econômica relevante com base em apuração ainda controvertida, gerando incerteza procedimental, aumento do risco regulatório e possível elevação do custo financeiro da concessão. Essa incerteza tende a afetar de forma mais intensa empresas com menor capacidade financeira para suportar redutores aplicados provisoriamente durante discussões técnicas. A definição de um procedimento objetivo de contestação preserva a qualidade da fiscalização e a efetividade do Fator Q, ao mesmo tempo em que reduz disputas, assegura contraditório técnico e aumenta a previsibilidade regulatória do contrato.
95	Minuta de Contrato	11.2 e 11.2.3	O contrato prevê corretamente a Conta Retenção como mecanismo de proteção do Poder Concedente e de incentivo ao cumprimento das obrigações de implantação. Entretanto, o desenho atualmente proposto pode resultar em imobilização excessiva de recursos justamente na fase em que a concessionária enfrenta maior necessidade de investimentos, mobilização operacional, capital de giro e absorção dos riscos iniciais do empreendimento. Os percentuais de retenção de 30,1% da receita líquida até a conclusão da 1ª Fase e de 10,3% até a conclusão da 2ª Fase, aliados à inexistência de mecanismo de liberação progressiva, reduzem a liquidez disponível, aumentam a necessidade de financiamento complementar e elevam o custo financeiro do projeto. Sob a ótica concorrencial, o mecanismo tende a favorecer operadores com maior disponibilidade de caixa ou menor custo de capital, restringindo a participação de empresas nacionais tecnicamente qualificadas, mas com menor capacidade de autofinanciamento. Recomenda-se reduzir os percentuais de retenção ou, alternativamente, permitir a substituição parcial dos valores retidos por seguro-garantia, fiança bancária ou carta de crédito standby, além de prever a liberação gradual da Conta Retenção conforme marcos objetivos e verificáveis de implantação, atestados pela ANTAQ ou pelo Verificador Independente. A proposta preserva a função de garantia da Conta Retenção, mantém incentivos ao cumprimento das obrigações contratuais, reduz custos

			financeiros desnecessários, melhora a financiabilidade do projeto e amplia a competição, em benefício do interesse público.
96	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Tabelas 3 e 4; O contrato prevê corretamente a Conta Retenção como mecanismo de proteção do Poder Concedente e de incentivo ao cumprimento das obrigações de implantação. Entretanto, o desenho atualmente proposto pode resultar em imobilização excessiva de recursos justamente na fase em que a concessionária enfrenta maior necessidade de investimentos, mobilização operacional, capital de giro e absorção dos riscos iniciais do empreendimento. Os percentuais de retenção de 30,1% da receita líquida até a conclusão da 1ª Fase e de 10,3% até a conclusão da 2ª Fase, aliados à inexistência de mecanismo de liberação progressiva, reduzem a liquidez disponível, aumentam a necessidade de financiamento complementar e elevam o custo financeiro do projeto. Sob a ótica concorrencial, o mecanismo tende a favorecer operadores com maior disponibilidade de caixa ou menor custo de capital, restringindo a participação de empresas nacionais tecnicamente qualificadas, mas com menor capacidade de autofinanciamento. Recomenda-se reduzir os percentuais de retenção ou, alternativamente, permitir a substituição parcial dos valores retidos por seguro-garantia, fiança bancária ou carta de crédito standby, além de prever a liberação gradual da Conta Retenção conforme marcos objetivos e verificáveis de implantação, atestados pela ANTAQ ou pelo Verificador Independente. A proposta preserva a função de garantia da Conta Retenção, mantém incentivos ao cumprimento das obrigações contratuais, reduz custos financeiros desnecessários, melhora a financiabilidade do projeto e amplia a competição, em benefício do interesse público.
97	Minuta de Contrato	18	A alocação de riscos tributários e de planejamento fiscal é relevante para a segurança jurídica da concessão, para a fiscalização econômico-financeira do contrato e para a comparabilidade das propostas apresentadas no certame. Recomenda-se incluir obrigações de transparência regulatória sobre estruturas fiscais e societárias relevantes que afetem custos, base de cálculo de encargos, receitas reconhecidas, contratos intragrupo, afretamento, leasing, financiamento externo, remuneração de partes relacionadas e demais operações com potencial impacto econômico-financeiro na concessão. Sob a ótica econômica, estruturas fiscais e societárias distintas podem alterar a margem econômica efetiva de cada licitante, dificultando a comparação entre propostas e a fiscalização da base de receitas, custos e encargos ao longo do contrato. Além disso, operações intragrupo, pagamentos ao exterior, estruturas de financiamento, afretamento ou leasing internacional podem criar canais de transferência de recursos para fora da concessão, com potencial redução artificial da base econômica sujeita à fiscalização e dos valores devidos ao Poder Concedente. Sob a ótica concorrencial, a ausência de transparência pode gerar vantagem competitiva derivada de arbitragem fiscal, planejamento tributário agressivo ou estruturas internacionais mais flexíveis, especialmente em grupos econômicos com maior capacidade de organização societária transnacional, em prejuízo de empresas nacionais sujeitas a estruturas domésticas mais rígidas. A proposta não impede a participação estrangeira nem restringe modelos eficientes de organização empresarial, mas busca assegurar que a competição ocorra em bases isonômicas, transparentes e verificáveis. Recomenda-se, portanto, prever obrigação de reporte periódico de transações relevantes com partes relacionadas, demonstração de condições de mercado, documentação fiscal compatível com regras brasileiras, rastreabilidade de pagamentos ao exterior e possibilidade de auditoria pelo Poder Concedente ou Verificador Independente. A medida preserva a base econômica da concessão, reduz risco de erosão tributária e de evasão de divisas, fortalece a fiscalização e atende ao interesse público ao promover concorrência efetiva sem discriminar origem de capital.

98	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		6.5 - Aspectos Fiscais; A alocação de riscos tributários e de planejamento fiscal é relevante para a segurança jurídica da concessão, para a fiscalização econômico-financeira do contrato e para a comparabilidade das propostas apresentadas no certame. Recomenda-se incluir obrigações de transparência regulatória sobre estruturas fiscais e societárias relevantes que afetem custos, base de cálculo de encargos, receitas reconhecidas, contratos intragrupo, afretamento, leasing, financiamento externo, remuneração de partes relacionadas e demais operações com potencial impacto econômico-financeiro na concessão. Sob a ótica econômica, estruturas fiscais e societárias distintas podem alterar a margem econômica efetiva de cada licitante, dificultando a comparação entre propostas e a fiscalização da base de receitas, custos e encargos ao longo do contrato. Além disso, operações intragrupo, pagamentos ao exterior, estruturas de financiamento, afretamento ou leasing internacional podem criar canais de transferência de recursos para fora da concessão, com potencial redução artificial da base econômica sujeita à fiscalização e dos valores devidos ao Poder Concedente. Sob a ótica concorrencial, a ausência de transparência pode gerar vantagem competitiva derivada de arbitragem fiscal, planejamento tributário agressivo ou estruturas internacionais mais flexíveis, especialmente em grupos econômicos com maior capacidade de organização societária transnacional, em prejuízo de empresas nacionais sujeitas a estruturas domésticas mais rígidas. A proposta não impede a participação estrangeira nem restringe modelos eficientes de organização empresarial, mas busca assegurar que a competição ocorra em bases isonômicas, transparentes e verificáveis. Recomenda-se, portanto, prever obrigação de reporte periódico de transações relevantes com partes relacionadas, demonstração de condições de mercado, documentação fiscal compatível com regras brasileiras, rastreabilidade de pagamentos ao exterior e possibilidade de auditoria pelo Poder Concedente ou Verificador Independente. A medida preserva a base econômica da concessão, reduz risco de erosão tributária e de evasão de divisas, fortalece a fiscalização e atende ao interesse público ao promover concorrência efetiva sem discriminar origem de capital.
99	Minuta de Edital	Item 4.15 (p.22)	A modelagem proposta para a concessão do acesso aquaviário do Porto de Santos evidencia um elevado grau de maturidade, refletido em uma estrutura licitatória consistente, adequada alocação de riscos e premissas que favorecem a viabilidade econômico-financeira do empreendimento. Ainda assim, entende-se oportuno que a ANTAQ reavalie o limite máximo de desconto tarifário de 5,8%, bem como disponibilize de forma mais detalhada a memória de cálculo e as simulações que fundamentaram esse percentual. Embora o EVTEA informe que esse limite foi definido com base em análises destinadas a assegurar a sustentabilidade financeira da concessão, preservando um Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD) mínimo de 1,00, os documentos disponibilizados não permitem verificar, com a transparência desejável, as premissas e os cenários que demonstram que o percentual de 5,8% representa o ponto de equilíbrio entre a modicidade tarifária e a atratividade econômica do projeto. Essa questão é particularmente relevante porque o desconto tarifário constitui o principal mecanismo de transferência dos ganhos de eficiência aos usuários. Um limite excessivamente conservador pode restringir a competição nesse critério e direcionar a disputa para o Valor de Outorga, privilegiando a capacidade financeira imediata dos licitantes em detrimento de sua eficiência operacional. Além disso, os indicadores econômico-financeiros apresentados no EVTEA para o cenário-base — margem EBITDA média de 14,28%, TIR do acionista de 12,52% ao ano e ICSD mínimo de 1,3 — indicam a existência de margem para suportar descontos tarifários superiores aos atualmente admitidos, sem comprometer, em princípio, a viabilidade da concessão. Dessa forma, recomenda-se que a ANTAQ reavalie o limite máximo de desconto tarifário, mediante análises de sensibilidade contemplando percentuais superiores, como 7,5% e 10%, divulgando os respectivos

			resultados. Essa medida ampliará a transparência da modelagem e poderá estimular uma competição mais efetiva, com benefícios diretos aos usuários da infraestrutura.
100	Minuta de Edital	Item 4.16 (p. 22)	A modelagem proposta para a concessão do acesso aquaviário do Porto de Santos evidencia um elevado grau de maturidade, refletido em uma estrutura licitatória consistente, adequada alocação de riscos e premissas que favorecem a viabilidade econômico-financeira do empreendimento. Ainda assim, entende-se oportuno que a ANTAQ reavalie o limite máximo de desconto tarifário de 5,8%, bem como disponibilize de forma mais detalhada a memória de cálculo e as simulações que fundamentaram esse percentual. Embora o EVTEA informe que esse limite foi definido com base em análises destinadas a assegurar a sustentabilidade financeira da concessão, preservando um Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD) mínimo de 1,00, os documentos disponibilizados não permitem verificar, com a transparência desejável, as premissas e os cenários que demonstram que o percentual de 5,8% representa o ponto de equilíbrio entre a modicidade tarifária e a atratividade econômica do projeto. Essa questão é particularmente relevante porque o desconto tarifário constitui o principal mecanismo de transferência dos ganhos de eficiência aos usuários. Um limite excessivamente conservador pode restringir a competição nesse critério e direcionar a disputa para o Valor de Outorga, privilegiando a capacidade financeira imediata dos licitantes em detrimento de sua eficiência operacional. Além disso, os indicadores econômico-financeiros apresentados no EVTEA para o cenário-base — margem EBITDA média de 14,28%, TIR do acionista de 12,52% ao ano e ICSD mínimo de 1,3 — indicam a existência de margem para suportar descontos tarifários superiores aos atualmente admitidos, sem comprometer, em princípio, a viabilidade da concessão. Dessa forma, recomenda-se que a ANTAQ reavalie o limite máximo de desconto tarifário, mediante análises de sensibilidade contemplando percentuais superiores, como 7,5% e 10%, divulgando os respectivos resultados. Essa medida ampliará a transparência da modelagem e poderá estimular uma competição mais efetiva, com benefícios diretos aos usuários da infraestrutura.
101	Minuta de Edital	Item 4.16 (p. 22)	A exigência de pagamento da outorga em momento anterior à assinatura do contrato demonstra a preocupação do Poder Concedente em assegurar a efetividade do certame e reduzir riscos de inadimplemento. Entretanto, a obrigatoriedade de quitação integral nesse momento pode representar uma barreira financeira significativa à participação de potenciais licitantes, reduzindo a competitividade da licitação. Em projetos de infraestrutura com elevada intensidade de capital, a antecipação integral da outorga aumenta a necessidade de recursos financeiros antes do início da operação e da geração de receitas, elevando o custo de capital e comprometendo a atratividade do empreendimento. Como consequência, os licitantes tendem a incorporar esse ônus em suas propostas, restringindo a possibilidade de oferecer maiores descontos tarifários e reduzindo a capacidade de investimento durante os primeiros anos da concessão. Sob a ótica concorrencial, esse modelo tende a favorecer grupos com elevada disponibilidade de caixa ou maior facilidade de acesso ao crédito, em detrimento de operadores tecnicamente qualificados que, embora possuam experiência e capacidade operacional, disponham de menor liquidez no curto prazo. Nesse contexto, sugere-se que a ANTAQ avalie a possibilidade de adotar um modelo de pagamento parcelado da outorga, prevendo uma parcela inicial na assinatura do contrato e o saldo remanescente distribuído em parcelas anuais, iniciadas após o período de maior concentração dos investimentos. Essa alternativa preserva a segurança do Poder Concedente, melhora a financiabilidade do projeto, reduz barreiras à entrada e amplia o universo de participantes, favorecendo maior competição e melhores resultados para a Administração Pública e para os usuários da infraestrutura.

102	Minuta de Edital	Item 6.1	O prazo de 45 dias estabelecido no item 6.1 para o cumprimento das condições precedentes à assinatura do contrato pode revelar-se insuficiente diante da complexidade das providências exigidas da futura concessionária. Além da formalização das garantias contratuais, esse período deverá comportar a obtenção de aprovações societárias, a conclusão da estruturação financeira, a realização de diligências documentais e, conforme o modelo adotado, o pagamento integral ou substancial do Valor de Outorga. Considerando a dimensão e a complexidade do empreendimento, recomenda-se ampliar esse prazo para 90 dias ou, alternativamente, prever sua prorrogação automática por igual período, mediante justificativa fundamentada e manutenção das garantias exigidas. Outra possibilidade seria admitir o pagamento escalonado da outorga, com parcela inicial antes da assinatura do contrato e o saldo remanescente garantido por instrumentos como seguro-garantia, fiança bancária ou carta de crédito standby. A concentração dessas obrigações em período reduzido eleva a necessidade de liquidez imediata, aumenta o custo de capital dos proponentes e pode repercutir negativamente na competitividade da licitação. Além disso, tende a favorecer empresas com maior disponibilidade de caixa ou acesso facilitado ao crédito, em detrimento de operadores tecnicamente qualificados que dependam de estruturas de *project finance* ou de processos internos de aprovação mais extensos. A adoção de prazo mais compatível com a realidade da estruturação financeira de projetos dessa natureza contribuirá para ampliar a participação de licitantes, reduzir o risco de insucesso na contratação e preservar, simultaneamente, a segurança jurídica e os interesses do Poder Concedente.
103	Minuta de Contrato	Cláusula 11.2 (p.16)	O mecanismo da Conta Retenção constitui importante instrumento de garantia do cumprimento das obrigações de implantação da concessão. Entretanto, os percentuais atualmente previstos podem impor uma restrição excessiva de liquidez justamente na fase em que a concessionária enfrenta maior concentração de investimentos, custos de mobilização, necessidade de capital de giro e riscos inerentes ao início da operação. Sob a perspectiva econômico-financeira, a retenção de parcela expressiva das receitas aumenta a demanda por capital de terceiros, eleva o custo financeiro do empreendimento e pode comprometer a eficiência na execução dos investimentos. Do ponto de vista concorrencial, esse modelo tende a favorecer grupos com maior capacidade de financiamento ou menor custo de capital, reduzindo a competitividade de empresas tecnicamente qualificadas que disponham de menor liquidez. A questão não reside na existência da Conta Retenção, cuja finalidade é legítima, mas na definição de percentuais elevados e na inexistência de mecanismos alternativos que ofereçam nível equivalente de garantia ao Poder Concedente. Nesse sentido, recomenda-se reavaliar os percentuais previstos, reduzindo a retenção de 30,1% para 15% da receita líquida até a conclusão da primeira fase de implantação e de 10,3% para 5% até a conclusão da segunda fase. Como alternativa, sugere-se admitir a substituição de, pelo menos, 50% dos valores retidos por instrumentos como seguro-garantia, fiança bancária ou carta de crédito *standby*. Recomenda-se, ainda, que o contrato preveja a liberação gradual dos recursos retidos à medida que os marcos de implantação sejam cumpridos e certificados pela ANTAQ ou pelo Verificador Independente. Esses ajustes preservam a função de garantia da Conta Retenção, mantêm os incentivos ao cumprimento das obrigações contratuais e reduzem custos financeiros desnecessários, contribuindo para ampliar a competição e reforçar a sustentabilidade econômico-financeira da concessão.
104	Minuta de Contrato	Cláusula 6.2 (p.11)	O contrato estabelece mecanismo adequado de compartilhamento de receitas com a Autoridade Portuária, conferindo previsibilidade à remuneração do Poder Concedente. Entretanto, a incidência de contribuição variável correspondente a 23,03% da receita bruta desde o início da concessão pode impor encargo financeiro elevado justamente na fase de

			implantação, quando se concentram os investimentos, a necessidade de capital de giro e as incertezas operacionais. Por incidir sobre a receita bruta, independentemente da rentabilidade do empreendimento, esse encargo reduz a geração de caixa da concessionária, podendo elevar o custo de capital, dificultar a estruturação do financiamento e restringir a participação de operadores tecnicamente qualificados com menor capacidade financeira. Nesse contexto, recomenda-se que a ANTAQ avalie a adoção de um mecanismo de transição para a contribuição variável, com alíquotas reduzidas nos primeiros anos da concessão e recomposição gradual até o percentual contratual de 23,03%. Os percentuais deverão ser definidos com base em estudos que considerem o perfil de investimentos, a curva de geração de caixa, a financiabilidade do projeto e a preservação de seu equilíbrio econômico-financeiro. A proposta fundamenta-se em princípio regulatório amplamente aplicado em projetos de infraestrutura: a compatibilização dos encargos financeiros com a maturação operacional e financeira do empreendimento. Estudos recentes da ANTAQ, como os desenvolvidos para os arrendamentos SSB01 e MUC05, bem como os precedentes das concessões dos canais de acesso, especialmente Paranaguá, evidenciam essa preocupação. De forma complementar, experiências em outros setores, como a concessão da FIOL, demonstram que mecanismos de remuneração progressivos ou diferidos podem reduzir a pressão financeira inicial sem comprometer a remuneração do Poder Concedente. A adoção desse escalonamento preserva a lógica de compartilhamento de receitas, fortalece a financiabilidade do projeto, amplia a competição e contribui para a sustentabilidade econômico-financeira da concessão, em benefício do interesse público.
105	Minuta de Contrato	Cláusula 6.3 (p.12)	A previsão de Contribuição Fixa Anual fortalece a previsibilidade da remuneração da Administração do Porto e confere maior estabilidade ao modelo econômico da concessão. Contudo, a exigência de pagamento integral de R$ 200 milhões desde o início da vigência contratual pode impor elevado comprometimento do fluxo de caixa justamente na fase em que a concessionária concentra investimentos, custos de mobilização e estruturação operacional. Por se tratar de obrigação financeira desvinculada do nível de demanda e do desempenho econômico do empreendimento, a contribuição fixa amplia a exposição ao risco nos primeiros anos da concessão, podendo elevar o custo de capital, dificultar a estruturação do financiamento e reduzir a atratividade do projeto. Sob a ótica concorrencial, essa sistemática tende a favorecer operadores com maior capacidade financeira, restringindo a participação de empresas tecnicamente qualificadas que disponham de menor liquidez. Nesse contexto, recomenda-se que a ANTAQ avalie mecanismos que compatibilizem o cronograma de pagamento da contribuição fixa com a curva de maturação do empreendimento, seja por meio de escalonamento temporário dos valores devidos, seja mediante vinculação parcial do pagamento ao cumprimento de marcos objetivos de implantação e início da operação. A definição do modelo mais adequado deverá preservar a remuneração esperada pelo Poder Concedente ao longo da concessão, sem impor restrições financeiras desproporcionais durante a fase inicial do contrato. Essa proposta não reduz a receita pública prevista, mas apenas ajusta sua distribuição temporal, alinhando os encargos financeiros ao ciclo de investimentos do projeto. Com isso, contribui para melhorar a financiabilidade da concessão, ampliar a competição e fortalecer a sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento, em consonância com o interesse público.
106	Minuta de Contrato	Cláusula 1.1.41	A adoção do Fator Q constitui mecanismo adequado para incentivar a qualidade dos serviços e alinhar a remuneração da concessionária ao desempenho operacional e aos interesses dos usuários. Entretanto, recomenda-se que seus efeitos econômicos sejam postergados até que a concessão alcance condições operacionais estáveis e disponha de base histórica suficiente para aferição confiável dos indicadores de desempenho. Nos primeiros anos da concessão, a

			concessionária estará concluindo a mobilização, implantando sistemas, estruturando processos operacionais e consolidando a interação com a APS e os demais agentes portuários. Nesse contexto, a aplicação imediata de redutores tarifários pode comprometer a geração de caixa justamente no período de maior concentração de investimentos e custos de adaptação. Além disso, a incerteza quanto aos impactos iniciais do Fator Q tende a aumentar o risco regulatório percebido pelos licitantes, refletindo-se no custo de capital e na competitividade do certame. Dessa forma, recomenda-se que o Fator Q seja apurado apenas em caráter informativo até a primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão, ou por período equivalente que assegure a consolidação de série histórica representativa. Os efeitos tarifários passariam a incidir somente após validação da metodologia pela ANTAQ, com base em indicadores auditáveis e assegurado o direito ao contraditório da concessionária. Essa solução preserva os incentivos à melhoria contínua da qualidade dos serviços, reduz o risco de distorções decorrentes de indicadores ainda imaturos e fortalece a segurança jurídica e a sustentabilidade econômico-financeira da concessão, em benefício do interesse público.
107	Minuta de Contrato	Cláusula 1.1.42	A previsão do Fator X como mecanismo de compartilhamento dos ganhos de produtividade com os usuários está alinhada aos princípios da regulação por incentivos e ao estímulo à eficiência da concessão. Entretanto, recomenda-se que sua definição e aplicação ocorram somente após a primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão, quando já houver dados operacionais suficientes para fundamentar sua calibração. A fixação antecipada de um redutor de produtividade, sem respaldo em série histórica representativa da própria concessão, pode reduzir a receita da concessionária antes da efetiva comprovação de ganhos de eficiência, comprometendo a geração de caixa, a financiabilidade do projeto e a execução dos investimentos previstos. Além disso, a incerteza quanto aos critérios futuros de aplicação do Fator X amplia o risco regulatório percebido pelos licitantes, podendo restringir a competição, sobretudo entre operadores com menor capacidade financeira. Nesse contexto, recomenda-se que o Fator X seja inicialmente tratado como parâmetro a ser desenvolvido com base na experiência acumulada da concessão, mediante metodologia objetiva, transparente e auditável, submetida previamente à consulta pública e construída a partir de indicadores efetivamente observados. Essa abordagem preserva o objetivo de compartilhar ganhos de produtividade com os usuários, assegurando, porém, que sua aplicação decorra de ganhos reais e mensuráveis, e não de estimativas formuladas antes da consolidação da operação. Com isso, reforçam-se a previsibilidade regulatória, a sustentabilidade econômico-financeira da concessão e o equilíbrio entre modicidade tarifária e segurança dos investimentos.
108	Minuta de Contrato	Cláusulas 20.3.2 a 20.3.5	A possibilidade de revisão dos indicadores de qualidade e da metodologia do Fator Q representa um importante instrumento de aperfeiçoamento regulatório. Contudo, sua implementação deve observar critérios objetivos, procedimento previamente definido e adequada avaliação dos impactos sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Recomenda-se que eventuais alterações sejam condicionadas à apresentação de justificativa técnica, realização de consulta pública, avaliação de impacto regulatório ou econômico-financeiro e adoção de regras de transição que assegurem adaptação gradual aos novos parâmetros. Sob a perspectiva econômica, modificações metodológicas capazes de alterar a remuneração da concessionária podem afetar a financiabilidade do projeto, elevar o custo de capital e comprometer expectativas legítimas consideradas na formulação das propostas. Do ponto de vista concorrencial, a ausência de previsibilidade quanto a futuras mudanças regulatórias tende a ampliar o risco percebido pelos licitantes, reduzindo a atratividade do certame. A proposta não restringe a evolução dos indicadores de qualidade, mas busca assegurar que seu aperfeiçoamento ocorra de forma transparente, proporcional e compatível

			com a estabilidade regulatória. Dessa forma, fortalecem-se a segurança jurídica, a previsibilidade do ambiente regulatório e os incentivos à melhoria contínua dos serviços, preservando a sustentabilidade econômico-financeira da concessão e o interesse público.
109	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		A distribuição dos riscos relacionados à Reforma Tributária deve ser compatível com o momento em que as informações tributárias passam a ser efetivamente conhecidas pelos licitantes. Embora o Contrato atribua ao Poder Concedente os efeitos de alterações tributárias supervenientes, a exceção prevista para a EC nº 132/2023 e a Lei Complementar nº 214/2025 considera como referência a data de apresentação das propostas econômicas. Sugere-se adotar, em seu lugar, a data de publicação do Edital, evitando que definições legais divulgadas em período próximo ao leilão sejam incorporadas às propostas sem prazo adequado para análise de seus reflexos sobre custos, receitas, créditos tributários, estrutura de financiamento e equilíbrio econômico-financeiro do projeto. Esse ajuste mostra-se ainda mais relevante porque o próprio EVTEA informa não ter incorporado os efeitos da Reforma Tributária em suas premissas. A alteração proposta não pretende transferir ao Poder Concedente riscos tributários já consolidados e passíveis de precificação, mas assegurar que modificações relevantes ocorridas após a publicação do Edital recebam tratamento contratual específico. Com isso, reduz-se a assimetria de informações entre os concorrentes, melhora-se a alocação do risco tributário e reforçam-se a previsibilidade e a estabilidade da modelagem econômica da concessão.
110	Minuta de Contrato	Cl. 13.7	A exigência de capital social mínimo tem função relevante de sinalizar compromisso financeiro dos acionistas e capacidade de suporte da futura concessionária. Contudo, recomenda-se calibrar a obrigação de integralização inicial para evitar imobilização excessiva de capital antes da plena estabilização operacional e da geração de receitas da concessão. Sob a ótica econômica, a integralização elevada de capital próprio no início do projeto aumenta o custo de oportunidade dos acionistas, reduz flexibilidade financeira e pode retirar recursos que seriam destinados à implantação, mobilização de equipamentos, capital de giro e mitigação de riscos operacionais. Sob a ótica concorrencial, a exigência tende a favorecer grupos com balanços mais robustos e maior disponibilidade imediata de capital, restringindo a participação de empresas nacionais ou operadores especializados que possam reunir capacidade técnica, mas tenham menor liquidez inicial. Recomenda-se permitir a substituição parcial da integralização por instrumentos firmes de aporte, cartas de conforto de acionistas, fiança corporativa, seguro-garantia, carta de crédito standby ou outros instrumentos financeiros equivalentes, desde que executáveis em caso de necessidade e suficientes para proteger o Poder Concedente. A medida preserva a segurança de disponibilidade de capital, mas reduz custos financeiros desnecessários, amplia a competição e atende ao interesse público ao compatibilizar robustez financeira com eficiência na alocação de recursos do projeto.
111	Minuta de Contrato	Cl. 13.10 a 13.16	A Garantia de Execução Contratual é instrumento relevante para proteger o Poder Concedente contra inadimplementos e assegurar o cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária. Contudo, recomenda-se calibrar sua exigência de forma mais aderente ao perfil temporal de riscos da concessão, especialmente nos primeiros anos, quando já coexistem outras obrigações financeiras relevantes, como capital social mínimo, Garantia da Proposta, Conta Retenção, pagamento de outorga e investimentos de implantação. Sob a ótica econômica, a acumulação de garantias e obrigações financeiras eleva o custo de carregamento do projeto, imobiliza capacidade de crédito e pode reduzir recursos disponíveis para implantação, capital de giro e gestão de riscos operacionais. Sob a ótica concorrencial, exigências elevadas e simultâneas de garantia favorecem grupos com balanços mais

			robustos e maior acesso ao mercado financeiro, restringindo a participação de empresas nacionais ou operadores especializados com menor capacidade de emissão de garantias. Recomenda-se escalonar a Garantia de Execução conforme o risco efetivo de cada fase, mantendo valor mais elevado durante obras e marcos críticos de implantação, mas reduzindo gradualmente após o atingimento de metas verificáveis, como aprovação do PBI, mobilização operacional, conclusão de fases de dragagem e estabilização do serviço. Também se recomenda admitir instrumentos equivalentes, como seguro-garantia, fiança bancária ou carta de crédito standby, desde que executáveis e compatíveis com as obrigações contratuais. A alteração preserva a proteção do Poder Concedente, reduz custo financeiro desnecessário, amplia a competição e atende ao interesse público ao alinhar garantias ao risco real da concessão.
112	Minuta de Edital	Edital Item 4.30; Contrato Cl. 13.7 e 13.10 a 13.16	O edital e o contrato apresentam preocupação legítima com a seriedade das propostas e com a proteção do Poder Concedente contra inadimplementos. Entretanto, a sobreposição entre garantia da proposta, exigência de capital social mínimo e garantia de execução contratual pode elevar de forma desnecessária o custo de participação no certame. Economicamente, garantias cumulativas e elevadas imobilizam capital, aumentam custos financeiros e reduzem a atratividade do projeto, especialmente quando exigidas antes da geração de receitas operacionais. Concorrencialmente, a regra tende a favorecer grandes grupos com ampla capacidade de emissão de garantias, restringindo a participação de empresas nacionais ou operadores especializados que poderiam apresentar propostas competitivas. Recomenda-se revisar a combinação dos instrumentos, substituindo parte da garantia da proposta por instrumentos equivalentes de menor custo, como seguro-garantia ou fiança bancária, e calibrando os valores para evitar duplicidade de proteção. A alteração preserva a seriedade do certame e a segurança do Poder Concedente, mas reduz barreiras financeiras de entrada, amplia o universo competitivo e atende ao interesse público ao favorecer maior disputa e melhores propostas.
113	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		A exigência de seguros obrigatórios e garantias contratuais é instrumento relevante para proteger o Poder Concedente, os usuários e a continuidade da concessão diante de eventos operacionais, ambientais, trabalhistas ou financeiros. Contudo, recomenda-se que as exigências de seguros, Garantia de Execução Contratual, responsabilidade civil e demais coberturas sejam calibradas de forma coordenada, evitando sobreposição de instrumentos, duplicidade de custos e imposição de limites superiores àqueles efetivamente necessários para a matriz de riscos do projeto. Sob a ótica econômica, prêmios de seguro e garantias em patamares elevados aumentam o custo de participação e podem ser repassados às propostas, reduzindo eficiência econômica e ampliando o custo de capital da concessão. Sob a ótica concorrencial, exigências cumulativas e pouco coordenadas favorecem grupos com maior acesso ao mercado de garantias e podem restringir a participação de empresas nacionais ou operadores especializados com menor capacidade de emissão de instrumentos financeiros. Recomenda-se que a ANTAQ apresente a justificativa técnica para os limites exigidos, indique a relação entre cada seguro ou garantia e os riscos cobertos, e permita instrumentos equivalentes quando assegurem nível de proteção similar ao Poder Concedente. A medida preserva a cobertura adequada de riscos, reduz barreiras financeiras desnecessárias, aumenta a competitividade do certame e atende ao interesse público ao manter proteção contratual proporcional e eficiente.
114	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		A transparência sobre estruturas societárias, financeiras e operacionais internacionais é relevante para assegurar comparabilidade entre propostas e adequada fiscalização econômico-financeira da concessão. Participantes com estruturas transnacionais podem

			organizar contratos intragrupo, financiamentos, afretamentos, leasing ou remuneração de partes relacionadas de modo a afetar custos, receitas e bases de cálculo contratuais. Recomenda-se incluir obrigações proporcionais de divulgação e atualização dessas estruturas quando tiverem impacto econômico relevante sobre a concessão. A medida não deve impedir estruturas internacionais legítimas, mas garantir que seus efeitos sejam verificáveis pela Administração, preservando isonomia concorrencial, transparência regulatória e segurança jurídica do contrato.
115	Minuta de Edital	Itens de habilitação técnica / PBI / obrigações de implantação	A exigência de apresentação e execução do PBI, do Plano de Mobilização de Ativos e Equipamentos e do cronograma de contingência é relevante para assegurar a transição operacional e a continuidade dos serviços. Contudo, recomenda-se explicitar que a capacidade efetiva de execução desses planos depende do acesso tempestivo e completo da concessionária às informações técnicas, operacionais, ambientais e contratuais sob responsabilidade da APS e de terceiros. Sob a ótica econômica, assimetrias de informação durante a fase de mobilização podem gerar custos adicionais, atrasos, necessidade de contingências excessivas e precificação de riscos que poderiam ser mitigados com maior transparência. Sob a ótica concorrencial, a ausência de pacote mínimo padronizado de informações tende a favorecer agentes incumbentes ou players com maior familiaridade prévia com a operação, reduzindo a competitividade de novos entrantes e empresas nacionais que dependem de dados completos para formular proposta eficiente. Recomenda-se, portanto, prever no edital e no contrato obrigação expressa de disponibilização, antes da apresentação ou validação final do PBI, de base documental mínima contendo informações sobre dragagem, batimetria, licenças, equipamentos, contratos em vigor, fornecedores, janelas operacionais, interferências, restrições ambientais e interfaces com terceiros. A medida reduz assimetrias, melhora a qualidade das propostas e atende ao interesse público ao favorecer transição operacional segura, concorrência efetiva e menor risco de descontinuidade do serviço.
116	Minuta de Edital	Cláusulas 8, 9 e Anexo 10 — Transição Operacional e PBI	O contrato avança ao reconhecer a relevância da transição operacional e das interfaces com a APS e demais agentes do Porto de Santos. Contudo, a redação ainda pode ser aprimorada para assegurar que a concessionária tenha acesso tempestivo e completo às informações necessárias à assunção eficiente do serviço. Economicamente, assimetrias de informação na transição aumentam riscos de descontinuidade, atrasos, custos não previstos e disputas de responsabilidade, que tendem a ser precificados nas propostas. Concorrencialmente, a falta de padronização das informações favorece agentes com maior conhecimento prévio da operação ou maior proximidade com o ambiente portuário, em prejuízo de novos entrantes e empresas nacionais que dependem de informações completas para formular proposta competitiva. Recomenda-se prever obrigação expressa da APS e demais agentes de disponibilizar pacote mínimo de informações operacionais, contratuais, ambientais, financeiras e de custos antes da Data de Assunção, bem como cronograma de transferência de conhecimento e matriz de responsabilidades durante a transição. A medida reduz incertezas, melhora a competição, protege a continuidade do serviço e atende ao interesse público ao assegurar transição segura e eficiente.
117	Minuta de Contrato	Cláusula 18 — Alocação de riscos	O contrato está bem estruturado ao apresentar matriz de riscos e disciplinar responsabilidades entre concessionária e Poder Concedente. Entretanto, em um ambiente operacional complexo como o Porto de Santos, diversos resultados econômicos da concessão dependem de agentes externos à concessionária, como autoridade portuária, praticagem, terminais, armadores, operadores e órgãos públicos. Se essas interfaces não forem suficientemente delimitadas, a concessionária pode assumir riscos que não controla

			integralmente, elevando o custo da proposta e a probabilidade de disputas futuras. Economicamente, a alocação imprecisa de riscos aumenta o prêmio de risco, reduz eficiência e pode comprometer a financiabilidade. Concorrencialmente, favorece agentes com maior capacidade de absorver incertezas, restringindo a participação de empresas nacionais e operadores especializados. Recomenda-se incluir matriz específica de interfaces, com definição clara das responsabilidades, prazos, deveres de cooperação, obrigações de informação, mecanismos de coordenação e consequências para eventos causados por terceiros. A alteração melhora a governança contratual, reduz litigiosidade, aumenta a previsibilidade do projeto e atende ao interesse público ao preservar a continuidade operacional e a eficiência da concessão ao longo do tempo.
118	Minuta de Contrato	Cláusula 18 — Riscos tributários / Seção 6.5 — Aspectos Fiscais	A execução do contrato deve ser acompanhada por mecanismos de transparência capazes de evidenciar os efeitos de estruturas fiscais e societárias sobre a dinâmica econômico-financeira da concessão. Em projetos que admitem a participação de grupos empresariais com diferentes modelos de organização, operações como transações intragrupo, financiamentos externos, afretamentos, leasing, pagamentos ao exterior e remuneração de partes relacionadas podem influenciar custos, receitas e demais parâmetros utilizados no acompanhamento contratual. Recomenda-se estabelecer obrigações de reporte dessas operações sempre que produzirem impactos relevantes sobre a concessão, incluindo atualização periódica das informações, documentação comprobatória e possibilidade de auditoria pelo Poder Concedente ou pelo Verificador Independente. A proposta não interfere na liberdade de organização societária ou de planejamento tributário dos operadores, mas cria condições para que seus efeitos sejam plenamente identificáveis, permitindo fiscalização mais efetiva, maior comparabilidade entre os participantes e acompanhamento consistente da matriz econômico-financeira do contrato.
119	Minuta de Edital	Item 3.5.10; Anexo 16	Os serviços de dragagem de manutenção e de aprofundamento de acessos aquaviários, áreas de fundeio, bacias de evolução e berços de atracação constituem atividades estratégicas para o Brasil, por assegurarem a navegabilidade dos portos e das hidrovias nacionais e, consequentemente, garantirem a competitividade das exportações nacionais. Tendo em vista a sua importância estratégica, a atividade de dragagem está diretamente relacionada a questões de soberania e segurança nacional e, por conseguinte, deveria ser objeto de política pública de incentivo ao desenvolvimento de capacidades operacionais, industriais e tecnológicas nacionais para a execução de serviços de dragagem marítima, praticamente inexistente há mais de uma década. Em um projeto de concessões de longo prazo, como o do acesso aquaviário do Porto de Santos, cujo horizonte contratual poderá se estender por várias décadas (até 70 anos), mostra-se oportuno utilizar o processo licitatório como instrumento de incentivo ao desenvolvimento da capacidade operacional, industrial e tecnológica instalada no País. Nesse sentido, o edital já contempla importantes mecanismos de valorização da participação nacional ao estabelecer, no item 3.5.10, que, nos consórcios compostos por empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança deverá ser exercida por empresa nacional, bem como ao incorporar, no Anexo 16, as preferências previstas na Lei nº 14.133/2021 para empresas brasileiras e para aquelas que invistam em pesquisa e desenvolvimento no País. Recomenda-se, entretanto, que essa diretriz seja aprofundada mediante a exigência de que proponentes estrangeiros ou nacionais de capital estrangeiro, especialmente quando participarem isoladamente ou exercerem posição econômica relevante no consórcio, apresentem um Plano de Desenvolvimento da Capacidade Nacional. Esse plano poderia estabelecer compromissos progressivos de conteúdo local e de estruturação operacional no Brasil, contemplando, entre outros aspectos, a implantação de bases de apoio e manutenção, utilização de fornecedores nacionais, sempre que técnica e

			economicamente viável, contratação e capacitação de mão de obra brasileira, programas de transferência de tecnologia, formação de equipes permanentes e desenvolvimento gradual de ativos estratégicos para a atividade de dragagem, inclusive a possibilidade de construção, no País, de dragas navio do tipo Hopper (Trailing Suction Hopper Dredger – TSHD) destinadas à execução dos serviços ao longo da concessão (e.g.: para execução dos serviços de dragagem de manutenção), mediante parcerias tecnológicas internacionais e utilização de instrumentos de financiamento disponíveis, como o Fundo da Marinha Mercante. A proposta não objetiva restringir a participação de empresas estrangeiras nem estabelecer reserva de mercado, mas alinhar a abertura à competição internacional ao fortalecimento da capacidade produtiva nacional e à redução da dependência estrutural de equipamentos e equipes mobilizados exclusivamente do exterior. Sob a ótica econômica, essa diretriz reduz custos de mobilização, amplia a capacidade de resposta em situações de emergência e fortalece a cadeia industrial brasileira. Sob a perspectiva estratégica, contribui para a reconstrução da capacidade nacional em um setor essencial à logística, ao comércio exterior e à infraestrutura portuária, preservando o interesse público e promovendo maior resiliência operacional durante toda a vigência da concessão.
120	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		INADEQUAÇÃO DO MODELO DE CONCESSÃO À NATUREZA DINÂMICA DA INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA A partir da análise dos estudos elaborados para a estruturação da concessão do canal de acesso ao Porto de Santos, a Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a modelagem adotada não se mostra plenamente compatível com as características técnicas da infraestrutura aquaviária objeto da delegação. Sob a ótica da engenharia portuária, o canal de navegação constitui um ativo de natureza dinâmica, cuja evolução depende de fatores hidrodinâmicos, sedimentares, ambientais, operacionais e tecnológicos que se modificam continuamente ao longo do tempo. Diferentemente de outras infraestruturas lineares, o canal exige permanente adaptação às mudanças nas características da frota, à evolução da dinâmica sedimentar, à expansão das instalações portuárias, ao desenvolvimento de novas soluções de engenharia e aos efeitos das mudanças climáticas. Nesse contexto, entende-se que a modelagem proposta adotou uma visão predominantemente estática da infraestrutura, concentrando-se na estimativa de custos operacionais e em um conjunto reduzido de investimentos previamente definidos, sem incorporar mecanismos capazes de conferir flexibilidade para absorver as necessidades de adaptação que naturalmente surgirão ao longo de um contrato com duração de 25 anos. A engenharia moderna recomenda que a gestão da infraestrutura aquaviária seja orientada pelo desempenho do sistema de navegação e pela evolução contínua do porto, e não apenas pela execução de serviços de dragagem previamente estabelecidos. O objetivo da infraestrutura deve ser assegurar níveis adequados de navegabilidade, segurança, eficiência operacional e competitividade logística, permitindo que as soluções de engenharia evoluam conforme o conhecimento técnico e as demandas do sistema portuário. Sob essa perspectiva, a AEAS entende que o modelo proposto demanda aperfeiçoamentos, de forma a fortalecer o planejamento de longo prazo, ampliar a incorporação de soluções estruturantes de engenharia, preservar a capacidade de adaptação da infraestrutura e reduzir a dependência de futuros reequilíbrios contratuais decorrentes de alterações previsíveis da dinâmica portuária. Dessa forma, recomenda-se que a modelagem seja revista à luz das melhores práticas de engenharia portuária, privilegiando um modelo que concilie a participação da iniciativa privada com a preservação da capacidade de planejamento estratégico da Autoridade Portuária e com a necessária flexibilidade para incorporar futuras intervenções, novas tecnologias e soluções inovadoras ao longo da vigência contratual.

121	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		ESVAZIAMENTO DO CAPEX E PERDA DO CARÁTER ESTRUTURANTE DA CONCESSÃO A partir da análise dos estudos elaborados para a estruturação da concessão, verifica-se significativa redução do escopo de investimentos originalmente previstos, restando, ao final da modelagem, um conjunto bastante limitado de intervenções estruturantes. Sob a ótica da engenharia portuária, os investimentos representam o principal instrumento de modernização da infraestrutura e de ampliação da capacidade operacional do porto. Em concessões de longo prazo, o CAPEX deve constituir o elemento central do contrato, permitindo não apenas a conservação dos ativos existentes, mas também sua evolução contínua em resposta às demandas operacionais, tecnológicas e ambientais. Entretanto, observa-se que a modelagem concentrou grande parte de seus esforços na definição das atividades operacionais de dragagem e manutenção, reduzindo significativamente o conjunto de investimentos estruturantes. Soma-se a isso o fato de que a obra de aprofundamento do canal para -16 m (DHN) já se encontra em fase de implementação pela própria Autoridade Portuária de Santos, reduzindo ainda mais a materialidade do escopo de investimentos atribuído ao futuro concessionário. Na prática, o modelo passa a concentrar seus investimentos em uma única intervenção de maior porte, correspondente ao aprofundamento para -17 m (DHN), que, por sua vez, não contempla importantes obras complementares de engenharia discutidas ao longo da estruturação, como a implantação dos molhes guia-corrente e outras intervenções destinadas à otimização da dinâmica hidrossedimentológica. Sob a perspectiva da engenharia, tal configuração reduz significativamente o potencial transformador da concessão. Ao invés de impulsionar a evolução da infraestrutura aquaviária, o modelo passa a assumir caráter predominantemente operacional, limitando sua contribuição para o aumento da eficiência do sistema portuário ao longo do horizonte contratual. Além disso, a baixa materialidade do CAPEX restringe a capacidade da concessão de absorver futuras demandas de expansão da infraestrutura, incorporar novas soluções tecnológicas e promover melhorias permanentes nas condições de navegabilidade, contrariando as melhores práticas observadas em grandes portos internacionais. Dessa forma, a AEAS entende que a modelagem deve ser revista, com ampliação do escopo de investimentos estruturantes, contemplando intervenções capazes de produzir ganhos permanentes de capacidade, eficiência, segurança e sustentabilidade, fortalecendo o papel da concessão como instrumento de desenvolvimento da infraestrutura portuária, e não apenas de execução de serviços operacionais.
122	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		NÃO INCORPORAÇÃO DA EXPANSÃO FUTURA DO PORTO À MODELAGEM DA CONCESSÃO A partir da análise dos estudos elaborados para a estruturação da concessão, observa-se que a modelagem foi desenvolvida considerando essencialmente a configuração atual da infraestrutura aquaviária, sem incorporar, de forma adequada, as perspectivas de expansão física do Porto Organizado de Santos ao longo do horizonte contratual. Sob a ótica da engenharia portuária, a infraestrutura de acesso aquaviário deve ser concebida como elemento indutor do desenvolvimento do porto, antecipando demandas futuras de movimentação de cargas, expansão de terminais e evolução da frota. Dessa forma, projetos estruturantes devem contemplar não apenas as necessidades atuais, mas também as oportunidades de crescimento previstas para as próximas décadas. Nesse contexto, destaca-se a importância da expansão do canal de navegação em direção às áreas mais internas do estuário, especialmente na região do Rio Casqueiro, possibilitando a implantação do futuro Trecho 5 do canal de navegação. Tal expansão mostra-se estratégica para viabilizar a ocupação de novas áreas portuárias, incluindo a região da Vila dos Criadores. Além disso, já existem perspectivas concretas de implantação de novos empreendimentos portuários na região, destacando-se as iniciativas relacionadas à área do TUP da Alemoa, voltadas, entre outras finalidades, à movimentação de celulose. Entretanto, a modelagem da concessão não

			contempla estudos, projetos ou investimentos destinados à futura ampliação do canal de navegação, restringindo-se à manutenção da configuração existente. Sob a perspectiva da engenharia, essa abordagem reduz a capacidade do contrato de acompanhar o desenvolvimento do Porto de Santos ao longo de sua vigência, limitando seu potencial como instrumento de indução ao crescimento da infraestrutura portuária. A AEAS entende que empreendimentos de infraestrutura com horizonte contratual de 25 anos devem incorporar mecanismos de planejamento que permitam absorver futuras expansões, evitando que o sistema se torne rapidamente limitado pelas premissas originalmente adotadas. Dessa forma, recomenda-se que a modelagem da concessão seja revista para contemplar estudos e investimentos relacionados à futura implantação do Trecho 5 do canal de navegação, em consonância com o planejamento estratégico do Porto Organizado de Santos e com as perspectivas de expansão da atividade portuária nas áreas mais internas do estuário.
123	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		O CONTRATO DEVE SER ESTRUTURADO COM BASE NO NÍVEL DE SERVIÇO DA INFRAESTRUTURA E NÃO NA EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE DRAGAGEM Sob a ótica da engenharia portuária, a finalidade da infraestrutura aquaviária não consiste na execução de dragagens, mas na garantia permanente de condições adequadas de navegabilidade, segurança e eficiência operacional. Nesse sentido, o desempenho do futuro concessionário deve ser aferido a partir do nível de serviço efetivamente entregue aos usuários do porto, e não pela simples realização de volumes previamente estimados de dragagem. Embora a dragagem constitua o principal instrumento de manutenção do canal de navegação, ela representa um meio para alcançar determinado resultado operacional, e não um fim em si mesma. O objetivo da engenharia é assegurar que embarcações possam acessar o Porto de Santos de forma segura, previsível e eficiente, independentemente da estratégia técnica adotada para alcançar esse resultado. A AEAS entende que a modelagem da concessão concentrou-se predominantemente na definição das intervenções de dragagem, sem conferir igual protagonismo aos indicadores de desempenho da infraestrutura aquaviária. Essa abordagem reduz a capacidade de estimular soluções inovadoras capazes de otimizar a gestão sedimentar, reduzir custos operacionais e aumentar a disponibilidade do canal de navegação. As melhores práticas internacionais indicam que contratos de infraestrutura devem incentivar a adoção de soluções de engenharia que permitam alcançar os níveis de serviço estabelecidos com maior eficiência técnica, econômica e ambiental. Nesse contexto, medidas voltadas à redução do assoreamento, à melhoria da dinâmica hidrossedimentológica, ao emprego de novas tecnologias de dragagem e à otimização dos procedimentos operacionais devem ser estimuladas sempre que contribuam para a melhoria do desempenho da infraestrutura. Sob essa perspectiva, a engenharia recomenda que o desempenho da futura concessionária seja avaliado prioritariamente por indicadores relacionados à disponibilidade do canal de navegação, manutenção dos calados operacionais, confiabilidade das condições de acesso, segurança da navegação e qualidade dos serviços prestados aos usuários, e não apenas pelo cumprimento de programas de dragagem previamente definidos. Dessa forma, a AEAS entende que a modelagem contratual deve privilegiar mecanismos que induzam a melhoria contínua da infraestrutura aquaviária, estimulando a inovação, a eficiência operacional e a busca permanente por soluções capazes de reduzir a necessidade de intervenções de dragagem, preservando os níveis de serviço esperados para o Porto de Santos.
124	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		NECESSIDADE DE REVISÃO DA GEOMETRIA DO CANAL DE NAVEGAÇÃO PARA O GABARITO DE 17 M (DHN) A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que o aprofundamento do canal de navegação para o gabarito de -17 m (DHN) não deve ser tratado como simples incremento de profundidade, mas como uma oportunidade

			para reavaliação integral do projeto geométrico do canal de navegação. Sob a ótica da engenharia portuária, a definição da geometria de um canal deve estar diretamente associada às características da frota que se pretende atender ao longo de sua vida útil. A evolução das dimensões das embarcações observada nas últimas décadas impõe a necessidade de revisão dos critérios de projeto, contemplando aspectos como largura do canal, raios de curvatura, extensões de transição, áreas de cruzamento, bacias de evolução, margens de segurança e condições de manobrabilidade. As recomendações da PIANC estabelecem que alterações relevantes nas condições operacionais de um canal devem ser acompanhadas da reavaliação de sua geometria, considerando as embarcações de projeto e a realização de estudos específicos de manobrabilidade. Assim, o aprofundamento para -17 m (DHN) deve estar associado à definição de um novo traçado compatível com a futura frota que se pretende receber no Porto de Santos. Entretanto, a modelagem apresentada não evidencia que essa revisão geométrica tenha sido desenvolvida de forma abrangente, tampouco demonstra a realização de estudos suficientes para validar a adequação do traçado às futuras condições operacionais. Sob o ponto de vista da engenharia, eventual revisão da geometria do canal implicará, naturalmente, alterações nas áreas a serem dragadas, modificando os volumes de dragagem de aprofundamento, os volumes de manutenção e, consequentemente, as estimativas de investimentos (CAPEX) e de custos operacionais (OPEX) considerados na modelagem econômico-financeira da concessão. Na avaliação da AEAS, a utilização de estimativas de volumes baseadas em uma geometria que poderá demandar revisão representa fator de incerteza para o dimensionamento técnico e econômico do empreendimento, podendo comprometer a confiabilidade dos estudos que fundamentam a concessão. Dessa forma, a AEAS recomenda que, previamente à consolidação da modelagem, seja promovida a revisão da geometria do canal de navegação para adequação às características da futura frota de embarcações, em conformidade com as recomendações da PIANC, procedendo-se, na sequência, ao recálculo dos volumes de dragagem, dos investimentos necessários e dos custos operacionais associados à nova configuração da infraestrutura.
125	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		NECESSIDADE DE APRIMORAMENTO DA MODELAGEM DAS DRAGAGENS DE MANUTENÇÃO A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a estimativa dos volumes de dragagem de manutenção constitui um dos principais elementos técnicos para a adequada estruturação da concessão, uma vez que influencia diretamente os custos operacionais, a sustentabilidade econômico-financeira do contrato e a manutenção dos níveis de serviço do canal de navegação. Sob a ótica da engenharia portuária, as taxas de assoreamento resultam da interação de diversos processos hidrodinâmicos, sedimentológicos e operacionais, caracterizando um fenômeno de elevada complexidade, cuja avaliação demanda modelagens específicas, calibradas e validadas com dados de campo. Nesse contexto, entende-se que a estimativa dos volumes de manutenção para o futuro gabarito de -17 m (DHN) deve ser baseada em estudos hidrodinâmicos e de transporte sedimentar desenvolvidos especificamente para esse cenário operacional. A utilização de extrapolações simplificadas ou fatores multiplicativos pode não representar adequadamente a evolução do comportamento sedimentar do estuário após alterações significativas na geometria do canal. Além disso, conforme recomendado em outra contribuição desta Associação, eventual revisão da geometria do canal para atendimento à futura frota de embarcações implicará alterações nas áreas dragadas e na própria dinâmica hidrossedimentológica do sistema, tornando ainda mais necessária a atualização das estimativas de assoreamento e dos volumes de dragagem de manutenção. A adequada previsão desses volumes possui importância estratégica para a engenharia da infraestrutura, pois influencia diretamente o dimensionamento dos equipamentos, o planejamento das operações, os custos do empreendimento e a confiabilidade da modelagem econômico-

			financeira da concessão. Dessa forma, a AEAS recomenda que as estimativas de dragagem de manutenção para o gabarito de -17 m (DHN) sejam fundamentadas em estudos específicos de modelagem hidrodinâmica e transporte sedimentar, devidamente calibrados e validados, incorporando a geometria definitiva do canal, as características da futura frota, os efeitos das mudanças climáticas e as demais soluções de engenharia previstas para a infraestrutura aquaviária.

126	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		NECESSIDADE DE INCORPORAÇÃO DE SOLUÇÕES ESTRUTURANTES PARA REDUÇÃO DO ASSOREAMENTO A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a gestão da infraestrutura aquaviária deve priorizar soluções de engenharia capazes de atuar sobre as causas do assoreamento, e não apenas sobre seus efeitos. Sob a ótica da engenharia portuária e costeira, a dragagem de manutenção constitui atividade indispensável ao funcionamento do Porto de Santos. Entretanto, a adoção exclusiva de sucessivas campanhas de dragagem não representa, por si só, a solução mais eficiente para a gestão da infraestrutura aquaviária. A engenharia moderna recomenda que sejam avaliadas e implementadas intervenções estruturantes capazes de otimizar a dinâmica hidrossedimentológica, reduzindo de forma permanente os volumes de sedimentos que retornam ao canal de navegação e, consequentemente, os custos de manutenção ao longo do tempo. Nesse contexto, destacam-se os molhes guia-corrente, estruturas capazes de favorecer o direcionamento dos fluxos hidrodinâmicos, aumentar a competência do escoamento para transporte de sedimentos e reduzir a intensidade do assoreamento em trechos críticos do canal de acesso. Trata-se de solução amplamente reconhecida na engenharia portuária por seu potencial de proporcionar ganhos permanentes de eficiência operacional, previsibilidade da navegação e sustentabilidade da infraestrutura. Entretanto, a modelagem da concessão concentrou-se predominantemente na previsão das operações de dragagem, deixando de contemplar investimentos destinados à implantação de obras estruturantes voltadas à mitigação do assoreamento. Tal abordagem privilegia intervenções corretivas em detrimento de soluções permanentes de engenharia, reduzindo as oportunidades de aumento da eficiência da infraestrutura e de racionalização dos custos de manutenção ao longo da vigência contratual. Cumpre destacar que a implantação dos molhes guia-corrente constitui tema amplamente debatido pela comunidade de engenharia do Porto de Santos. Ao longo dos últimos anos, a Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) promoveu palestras, seminários, encontros técnicos e debates sobre a evolução da infraestrutura aquaviária do porto, nos quais especialistas em engenharia portuária, hidráulica e costeira vêm defendendo, de forma recorrente, a adoção dessa solução como importante medida para redução do assoreamento, aumento da eficiência das dragagens e melhoria das condições de navegabilidade. Assim, a presente contribuição não representa posicionamento isolado da Associação, mas traduz entendimento técnico consolidado entre profissionais que acompanham, há décadas, a evolução da engenharia portuária em Santos. Além dos molhes guia-corrente, entende-se que a modelagem também deveria contemplar a avaliação de outras soluções estruturantes, como armadilhas de sedimentos, estruturas de condicionamento de fluxo e demais intervenções voltadas à otimização da dinâmica sedimentar, em consonância com as melhores práticas internacionais de gestão da infraestrutura aquaviária. Dessa forma, a AEAS recomenda que a modelagem da concessão seja revista para incorporar estudos específicos destinados à avaliação técnico-econômica dessas soluções e os investimentos necessários à sua implantação. Sob a perspectiva da engenharia, a sustentabilidade de longo prazo do canal de navegação depende não apenas da capacidade de executar dragagens, mas, principalmente, da adoção de soluções capazes de reduzir estruturalmente a necessidade dessas intervenções, tornando a infraestrutura mais eficiente, resiliente e economicamente sustentável.
127	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		AUSÊNCIA DE MECANISMOS DE INOVAÇÃO E TRANSFERÊNCIA DE TECNOLOGIA A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que contratos de concessão de infraestrutura de longo prazo devem transcender a simples execução de obras e serviços, constituindo também instrumentos de promoção da inovação, do desenvolvimento tecnológico e da capacitação técnica do setor. No caso específico da infraestrutura

			aquaviária, cuja operação depende de processos hidrodinâmicos e sedimentares complexos e em constante evolução, a incorporação de mecanismos permanentes de pesquisa, desenvolvimento e inovação representa importante ferramenta para aumentar a eficiência operacional, reduzir custos, aprimorar a sustentabilidade das intervenções e elevar a competitividade do sistema portuário. Entretanto, a modelagem da concessão concentra-se predominantemente na execução das atividades operacionais e dos investimentos inicialmente previstos, sem estabelecer mecanismos destinados à geração contínua de conhecimento técnico, ao desenvolvimento de soluções inovadoras ou à absorção das evoluções tecnológicas que naturalmente ocorrerão ao longo da vigência contratual. Na avaliação da AEAS, empreendimentos dessa natureza deveriam prever iniciativas voltadas ao desenvolvimento de estudos aplicados, projetos experimentais, monitoramentos permanentes e avaliações técnicas que permitam o aperfeiçoamento contínuo da infraestrutura e das operações de dragagem, acompanhando a evolução das melhores práticas internacionais de engenharia portuária. Da mesma forma, entende-se que contratos dessa magnitude representam oportunidade estratégica para promover a transferência de tecnologia, estimulando a aproximação entre empresas, universidades, centros de pesquisa e entidades técnicas, bem como a formação e capacitação de profissionais brasileiros especializados em engenharia portuária, dragagem, hidrodinâmica e gestão sedimentar. A incorporação desse conhecimento ao patrimônio técnico nacional constitui importante legado para futuros empreendimentos de infraestrutura. Sob essa perspectiva, a concessão não deve limitar-se à contratação de serviços, mas contribuir para o fortalecimento da capacidade técnica instalada no país, promovendo a difusão do conhecimento e a formação de competências permanentes na área de engenharia portuária. Dessa forma, a AEAS recomenda que a modelagem contratual incorpore mecanismos voltados ao fomento da pesquisa aplicada, da inovação tecnológica e da transferência de tecnologia, prevendo recursos específicos para essas atividades e incentivando o desenvolvimento de soluções de engenharia capazes de aumentar a eficiência, a sustentabilidade e a resiliência da infraestrutura aquaviária ao longo da vigência da concessão.
128	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		INDICADORES DE DESEMPENHO OPERACIONAL INSUFICIENTES PARA GARANTIR A QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a definição dos indicadores de desempenho constitui um dos elementos centrais da modelagem de qualquer concessão de infraestrutura, uma vez que é por meio deles que se estabelece o padrão de qualidade esperado dos serviços prestados ao longo da vigência contratual. Sob a ótica da engenharia portuária, a infraestrutura aquaviária deve ser avaliada pelos níveis de serviço efetivamente disponibilizados aos usuários, considerando aspectos relacionados à segurança da navegação, disponibilidade operacional do canal, confiabilidade das profundidades, previsibilidade das operações e manutenção das condições de navegabilidade. Entretanto, a modelagem proposta adota um conjunto restrito de indicadores, predominantemente voltados ao acompanhamento da profundidade do canal e da operação do sistema VTMIS, sem contemplar parâmetros capazes de avaliar, de forma abrangente, o desempenho da infraestrutura aquaviária e seus reflexos sobre a operação portuária. Na avaliação da AEAS, contratos dessa natureza devem estimular a melhoria contínua da qualidade dos serviços, estabelecendo indicadores claros, objetivos e suficientemente rigorosos para induzir elevados padrões de desempenho ao longo de toda a vigência da concessão. Também se entende que os mecanismos de fiscalização devem preservar a independência técnica da Autoridade Portuária, responsável pelo acompanhamento das condições operacionais do canal de navegação. O controle das condições batimétricas constitui importante instrumento de gestão da infraestrutura aquaviária e deve permanecer sob coordenação da APS, preservando a confiabilidade das informações utilizadas para fiscalização contratual e planejamento das intervenções futuras.

			Além disso, a aferição dos indicadores deve ocorrer em periodicidade compatível com a dinâmica operacional do Porto de Santos, permitindo a identificação tempestiva de eventuais desvios e a adoção de medidas corretivas antes que sejam comprometidas as condições de navegabilidade ou a eficiência logística do sistema. Dessa forma, a AEAS recomenda que os indicadores de desempenho sejam revistos, ampliando seu escopo para refletir, de forma mais abrangente, a qualidade da infraestrutura disponibilizada aos usuários, fortalecendo os mecanismos de fiscalização e privilegiando uma gestão baseada no desempenho efetivo do canal de navegação, e não apenas na verificação do cumprimento de obrigações operacionais.
129	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		PRESERVAÇÃO DA GESTÃO TÉCNICA DA INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a modernização da infraestrutura aquaviária deve preservar o papel da Autoridade Portuária de Santos como responsável pela condução técnica e pelo planejamento estratégico do sistema de navegação do Porto Organizado. Ao longo de décadas, a APS consolidou conhecimento técnico sobre hidrodinâmica estuarina, dinâmica sedimentar, dragagem, monitoramento ambiental, segurança da navegação e planejamento da infraestrutura aquaviária. Esse patrimônio técnico constitui elemento estratégico para o desenvolvimento do Porto de Santos e deve permanecer como referência para a definição das diretrizes de evolução do canal de navegação. Sob a ótica da engenharia, a participação da iniciativa privada na execução das obras e dos serviços de dragagem não deve resultar na transferência da gestão técnica da infraestrutura aquaviária. A condução das políticas de desenvolvimento do canal de navegação, o planejamento das intervenções futuras, a definição das diretrizes técnicas e o acompanhamento da evolução das condições de navegabilidade devem permanecer sob coordenação da Autoridade Portuária, preservando a visão sistêmica e de longo prazo necessária à gestão do Porto Organizado. Da mesma forma, a gestão das atividades de dragagem deve permanecer orientada pelas estratégias definidas pela APS, cabendo ao concessionário executar os serviços contratados dentro das diretrizes técnicas estabelecidas pela Autoridade Portuária. Essa separação entre planejamento estratégico e execução operacional representa prática compatível com os princípios da boa engenharia e assegura que decisões estruturantes continuem sendo tomadas em benefício do sistema portuário como um todo. Na avaliação da AEAS, a infraestrutura aquaviária constitui ativo estratégico, cuja gestão não pode ficar condicionada exclusivamente às necessidades operacionais do contrato de concessão. A permanente evolução do porto, da frota, da dinâmica sedimentar e das demandas logísticas exige que a APS mantenha capacidade técnica para revisar projetos, propor novos investimentos, incorporar soluções de engenharia e orientar a expansão futura da infraestrutura. Também devem permanecer sob responsabilidade da Autoridade Portuária as atividades de fiscalização técnica da infraestrutura aquaviária, incluindo o acompanhamento das condições batimétricas, a validação das informações utilizadas para gestão do canal e o monitoramento permanente do desempenho da infraestrutura, assegurando independência técnica na avaliação das condições operacionais. Dessa forma, a AEAS entende que a modelagem da concessão deve preservar a gestão estratégica da infraestrutura aquaviária e das atividades de dragagem sob liderança da Autoridade Portuária, atribuindo ao concessionário a execução eficiente dos serviços e dos investimentos contratados, sem comprometer a capacidade institucional da APS de planejar, coordenar e conduzir a evolução do Porto de Santos ao longo das próximas décadas.
130	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-		AUSÊNCIA DE BENCHMARKING INTERNACIONAL PARA FUNDAMENTAÇÃO DO MODELO DE CONCESSÃO A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS)

	Operacional		entende que a estruturação de modelos inovadores de concessão para infraestruturas estratégicas deve ser precedida por ampla avaliação de experiências nacionais e internacionais, permitindo verificar a aderência do modelo proposto às melhores práticas de engenharia, gestão portuária e governança da infraestrutura aquaviária. Entretanto, os estudos apresentados não evidenciam a realização de benchmarking suficientemente abrangente junto a grandes complexos portuários internacionais que possuam características operacionais, dimensões e relevância econômica comparáveis às do Porto de Santos. A ausência dessa análise dificulta a avaliação da maturidade do modelo proposto e reduz a segurança quanto à sua efetiva aplicabilidade em um dos mais importantes sistemas portuários do hemisfério sul. Sob a ótica da engenharia, soluções inovadoras devem ser fundamentadas em experiências previamente consolidadas ou, quando efetivamente inéditas, acompanhadas de justificativas técnicas robustas que demonstrem as vantagens esperadas em relação aos modelos tradicionalmente adotados em grandes portos internacionais. Observa-se que parte da fundamentação apresentada faz referência ao processo de concessão do canal de acesso do Porto de Paranaguá. Todavia, trata-se de empreendimento ainda em fase inicial de implementação, cujos resultados técnicos, operacionais e econômicos ainda não foram consolidados. Além disso, as diferenças de escala, complexidade operacional, características hidrossedimentológicas e importância estratégica entre os Portos de Paranaguá e de Santos recomendam cautela quanto à utilização daquele empreendimento como principal paradigma para estruturação da concessão do maior porto da América Latina. Na avaliação da AEAS, a ausência de referências internacionais consolidadas aumenta o risco de adoção de modelo de gestão sem precedentes suficientemente validados para infraestruturas portuárias de elevada complexidade, transferindo ao Porto de Santos os riscos inerentes à implementação de uma solução ainda não comprovada em empreendimentos de características equivalentes. Dessa forma, recomenda-se que a modelagem seja complementada por estudo comparativo abrangente envolvendo grandes portos internacionais de relevância equivalente ao Porto de Santos, contemplando aspectos relacionados à governança da infraestrutura aquaviária, gestão das dragagens, planejamento dos investimentos, repartição de riscos, indicadores de desempenho e responsabilidades institucionais, de forma a assegurar que o modelo adotado esteja alinhado às melhores práticas internacionais de engenharia portuária.
131	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		NÃO INCORPORAÇÃO DOS EFEITOS DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS NO PLANEJAMENTO DA INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que empreendimentos de infraestrutura com horizonte contratual de 25 anos devem incorporar, desde sua concepção, avaliações relacionadas aos impactos das mudanças climáticas sobre o desempenho da infraestrutura e a sustentabilidade das operações. No caso do Porto de Santos, a dinâmica hidrossedimentológica do estuário apresenta forte influência de fatores meteoceanográficos, como precipitações intensas, vazões fluviais, ressacas, marés meteorológicas e eventos extremos, fenômenos que tendem a sofrer alterações em frequência e intensidade ao longo das próximas décadas em decorrência das mudanças climáticas. Sob a ótica da engenharia, essas alterações poderão produzir impactos diretos sobre as taxas de assoreamento, o comportamento do canal de navegação, a estabilidade das margens, a eficiência das dragagens de manutenção e a disponibilidade operacional da infraestrutura aquaviária. Entretanto, os estudos que fundamentam a modelagem da concessão não evidenciam a realização de avaliações específicas acerca da influência desses cenários sobre o desempenho futuro da infraestrutura, tampouco apresentam estratégias voltadas ao monitoramento, adaptação ou incorporação de medidas de resiliência ao longo da execução contratual. A ausência dessa abordagem reduz a capacidade do projeto de antecipar riscos futuros e limita a flexibilidade da infraestrutura para responder às transformações ambientais

			que poderão ocorrer durante a vigência da concessão. Na avaliação da AEAS, contratos de infraestrutura dessa magnitude devem incorporar mecanismos permanentes de atualização técnica, permitindo que novas informações científicas e dados de monitoramento subsidiem a revisão periódica das estratégias de gestão da infraestrutura aquaviária, garantindo maior segurança, eficiência operacional e sustentabilidade ao longo de todo o ciclo contratual. Dessa forma, recomenda-se que a modelagem da concessão incorpore avaliações específicas relacionadas aos impactos das mudanças climáticas sobre a infraestrutura aquaviária, bem como mecanismos de monitoramento e revisão periódica das premissas de engenharia utilizadas no planejamento das operações de dragagem e da evolução do canal de navegação.
132	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		NECESSIDADE DE INCORPORAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM OBRAS DE PROTEÇÃO COSTEIRA À MODELAGEM DA CONCESSÃO A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que o planejamento da infraestrutura aquaviária do Porto de Santos deve considerar de forma integrada as intervenções de dragagem, as obras de engenharia costeira e os processos hidrossedimentológicos que condicionam a evolução do estuário e da linha de costa. Sob a ótica da engenharia, alterações na geometria do canal de navegação, sucessivas campanhas de dragagem e modificações na dinâmica de transporte de sedimentos possuem potencial para influenciar o comportamento costeiro, da mesma forma que processos erosivos e alterações na morfologia praial podem interferir no equilíbrio sedimentar do sistema estuarino. Por essa razão, a infraestrutura portuária e a infraestrutura de proteção costeira devem ser concebidas como partes integrantes de um mesmo sistema de engenharia. Entretanto, a modelagem da concessão não contempla investimentos estruturantes destinados à implantação ou ampliação de obras de proteção costeira, limitando-se essencialmente à manutenção das estruturas atualmente existentes. Tal abordagem mostra-se insuficiente diante dos desafios de longo prazo relacionados à estabilidade da linha de costa e à evolução da dinâmica sedimentar da região. A engenharia costeira contemporânea recomenda que intervenções dessa natureza sejam planejadas de forma integrada, considerando seus reflexos sobre a navegabilidade, a dinâmica hidrossedimentológica, a estabilidade costeira e a própria eficiência das operações de dragagem. Nesse contexto, obras de proteção costeira deixam de representar apenas medidas de mitigação ambiental, passando a constituir investimentos estratégicos para a resiliência e sustentabilidade da infraestrutura aquaviária. A AEAS destaca que a necessidade de ampliação das intervenções de proteção costeira na região da Ponta da Praia vem sendo debatida há vários anos pela comunidade técnica, sendo tema recorrente em estudos, seminários e discussões envolvendo especialistas em engenharia costeira, hidráulica e portuária. Trata-se, portanto, de uma demanda técnica amplamente reconhecida, cuja implementação deve ser considerada no planejamento de longo prazo da infraestrutura do Porto de Santos. Dessa forma, a AEAS recomenda que a modelagem da concessão seja revista para contemplar investimentos específicos (CAPEX) destinados à implantação e ampliação de obras de proteção costeira, acompanhados dos estudos de engenharia necessários ao seu adequado dimensionamento. A previsão desses investimentos permitirá maior integração entre as intervenções de dragagem e a gestão da dinâmica costeira, contribuindo para a segurança da navegação, a sustentabilidade da infraestrutura portuária e a redução de riscos técnicos e operacionais ao longo da vigência contratual.
133	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		QUALIDADE TÉCNICA DOS ESTUDOS DE ENGENHARIA E NECESSIDADE DE APROFUNDAMENTO DAS ANÁLISES TÉCNICAS A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a estruturação de um empreendimento da magnitude da concessão do canal de acesso do Porto de Santos deve ser sustentada por

			estudos de engenharia compatíveis com a relevância estratégica, a complexidade operacional e os elevados investimentos envolvidos. Entretanto, a análise dos documentos disponibilizados na Consulta Pública evidencia que diversas premissas fundamentais foram tratadas de forma simplificada, com reduzido nível de aprofundamento técnico e limitada integração entre as diferentes disciplinas de engenharia. Questões essenciais, como a geometria futura do canal de navegação, as estimativas de assoreamento, a necessidade de obras estruturantes, a evolução da frota, os níveis de serviço, a expansão da infraestrutura portuária e a adaptação às futuras demandas operacionais foram, em grande parte, analisadas de forma isolada, comprometendo a consistência global da modelagem. A comunidade técnica de Santos possui reconhecida tradição na engenharia portuária e aquaviária, reunindo profissionais, instituições de pesquisa, universidades e especialistas com amplo conhecimento acumulado sobre o comportamento hidrossedimentológico do estuário e sobre os desafios associados à operação do maior complexo portuário da América Latina. Esse conhecimento representa importante ativo técnico que poderia ter sido mais amplamente incorporado durante o desenvolvimento dos estudos. Na avaliação da AEAS, empreendimentos dessa natureza devem ser fundamentados em estudos de engenharia desenvolvidos a partir de bases de dados consistentes, modelagens específicas, análises multidisciplinares e amplo processo de validação técnica, reduzindo incertezas e aumentando a confiabilidade das premissas utilizadas na modelagem econômico-financeira e regulatória. Sob a ótica da engenharia, investimentos de longo prazo exigem elevado grau de maturidade técnica desde sua concepção. Estudos simplificados ou excessivamente baseados em premissas generalistas tendem a ampliar riscos de revisão contratual, reequilíbrios econômico-financeiros, necessidade de obras complementares e alterações futuras do escopo originalmente previsto, comprometendo a eficiência do empreendimento e a adequada alocação de riscos. Dessa forma, a AEAS recomenda o aprofundamento dos estudos técnicos que fundamentam a modelagem da concessão, mediante a realização de análises complementares, desenvolvimento de modelagens específicas e maior participação da comunidade técnico-científica especializada, de forma a assegurar que as decisões de engenharia sejam compatíveis com a importância estratégica do Porto de Santos e com os desafios inerentes à gestão de sua infraestrutura aquaviária.
134	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		NECESSIDADE DE MODELAGEM REGULATÓRIA E OPERACIONAL ESPECÍFICA PARA O PORTO DE SANTOS A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a modelagem da concessão do canal de acesso do Porto de Santos deve ser concebida de forma específica para as características do complexo portuário santista, não sendo recomendável a adoção de soluções padronizadas ou baseadas predominantemente em experiências desenvolvidas para outros portos. O Porto de Santos apresenta características singulares que o distinguem de qualquer outro porto brasileiro, reunindo elevada movimentação de cargas, grande diversidade de terminais, intenso fluxo de embarcações, elevada complexidade hidrodinâmica, forte influência de processos sedimentares e contínua necessidade de adaptação da infraestrutura aquaviária às transformações do comércio marítimo internacional. Essa combinação de fatores impõe desafios próprios à gestão do canal de navegação, exigindo que a modelagem regulatória, operacional e de engenharia seja desenvolvida de forma customizada, considerando as particularidades do sistema portuário santista e evitando a simples reprodução de modelos concebidos para realidades distintas. Nesse contexto, entende-se que aspectos como indicadores de desempenho, matriz de riscos, planejamento das dragagens, distribuição de responsabilidades, mecanismos de fiscalização, governança técnica, critérios de investimentos e evolução da infraestrutura devem ser estruturados especificamente para o Porto de Santos, refletindo sua relevância estratégica e sua elevada complexidade operacional. A AEAS observa que parte das referências utilizadas na estruturação da concessão decorre de experiências ainda

			recentes ou associadas a portos de menor porte e complexidade, cujos resultados ainda não se encontram suficientemente consolidados para justificar sua adoção como principal paradigma para o maior porto da América Latina. Na avaliação da Associação, empreendimentos dessa relevância exigem soluções regulatórias desenvolvidas sob medida ("tailor made"), fundamentadas em estudos de engenharia específicos, benchmarking internacional compatível e ampla participação da comunidade técnica, de forma a assegurar que a modelagem reflita as necessidades presentes e futuras do Porto de Santos. Dessa forma, a AEAS recomenda que a modelagem da concessão seja revista para incorporar abordagem regulatória e operacional própria para o Porto de Santos, construída a partir de suas características técnicas, operacionais e estratégicas, privilegiando soluções compatíveis com a importância nacional e internacional da infraestrutura portuária santista.
135	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		AUSÊNCIA DE ANÁLISES CONTRAFACTUAIS PARA A AVALIAÇÃO DAS ALTERNATIVAS DE ENGENHARIA A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a tomada de decisão em projetos de infraestrutura de grande porte deve ser fundamentada em análises contrafactuais, consistentes na comparação entre os custos e benefícios associados à implantação de determinada intervenção e aqueles decorrentes de sua não execução. Essa abordagem constitui importante instrumento de apoio à decisão, permitindo avaliar, de forma objetiva, os impactos técnicos, operacionais, econômicos e ambientais das diferentes alternativas de engenharia ao longo de todo o ciclo de vida da infraestrutura. Entretanto, a modelagem apresentada concentra-se na definição dos investimentos e dos custos associados às soluções selecionadas, sem evidenciar a realização de análises comparativas capazes de demonstrar os impactos decorrentes da não implantação de determinadas intervenções estruturantes ou da adoção de soluções alternativas de engenharia. Sob a ótica da engenharia, determinadas obras podem demandar investimentos iniciais mais elevados, porém produzir benefícios permanentes para a infraestrutura, reduzindo custos de dragagem, aumentando a disponibilidade operacional do canal de navegação, ampliando a segurança da navegação, mitigando riscos ambientais e diminuindo a necessidade de futuras intervenções corretivas. A adequada avaliação dessas alternativas exige que sejam comparados não apenas os custos de implantação, mas também os custos de oportunidade decorrentes da não realização dos investimentos. Essa metodologia é amplamente utilizada na avaliação de grandes empreendimentos de infraestrutura, permitindo fundamentar decisões a partir do custo do ciclo de vida da infraestrutura (Life Cycle Cost Analysis – LCCA), em vez de restringir a análise aos investimentos iniciais. No contexto do Porto de Santos, tal abordagem mostra-se particularmente relevante diante da elevada complexidade da dinâmica hidrossedimentológica, da longa vigência contratual prevista para a concessão e da necessidade de assegurar a máxima eficiência na aplicação dos recursos destinados à infraestrutura aquaviária. Na avaliação da AEAS, análises contrafactuais poderiam subsidiar, entre outros aspectos, a avaliação da conveniência de implantação de obras estruturantes voltadas à redução do assoreamento, da expansão da infraestrutura aquaviária, da adoção de soluções destinadas à otimização das operações de dragagem e de outras intervenções capazes de produzir ganhos permanentes de eficiência operacional. Dessa forma, a AEAS recomenda que a modelagem da concessão seja complementada por análises contrafactuais das principais alternativas de engenharia consideradas para o empreendimento, comparando os custos e benefícios associados tanto à implantação quanto à não implantação das diferentes soluções. Tal abordagem permitirá decisões mais robustas, transparentes e alinhadas às melhores práticas de planejamento de infraestrutura, contribuindo para a otimização dos investimentos e para a sustentabilidade técnica e econômica da concessão ao longo de toda a sua vigência.

136	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		RISCO DE SOBREPOSIÇÃO DE COMPETÊNCIAS NA GESTÃO DA INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a infraestrutura aquaviária do Porto de Santos constitui um ativo estratégico nacional, cuja gestão demanda elevado grau de coordenação técnica entre os diversos agentes envolvidos em seu planejamento, operação, fiscalização e desenvolvimento. Entretanto, a modelagem proposta suscita preocupações quanto à definição das responsabilidades técnicas e operacionais entre a Autoridade Portuária, a futura concessionária, a ANTAQ, a Autoridade Marítima e os demais órgãos intervenientes. A eventual sobreposição de competências pode gerar conflitos de atribuições, aumento da complexidade decisória e redução da eficiência na gestão da infraestrutura aquaviária. Sob a ótica da engenharia, a existência de múltiplos agentes com competências parcialmente sobrepostas tende a dificultar o planejamento integrado das intervenções, retardar a implementação de soluções técnicas e comprometer a necessária visão sistêmica da evolução do canal de navegação. Dessa forma, a AEAS recomenda que a modelagem estabeleça mecanismos claros de governança, definindo de forma inequívoca as atribuições de cada instituição e preservando a coordenação técnica da infraestrutura aquaviária pela Autoridade Portuária, evitando conflitos de competência que possam comprometer a eficiência operacional e o desenvolvimento futuro do Porto de Santos.
137	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		NECESSIDADE DE PLANEJAMENTO INTEGRADO DA DRAGAGEM DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a evolução da infraestrutura aquaviária deve ser planejada de forma integrada, contemplando não apenas o canal de acesso, mas também os berços de atracação e demais áreas operacionais diretamente influenciadas pelas alterações de profundidade e geometria do sistema. O aprofundamento progressivo do canal de navegação amplia naturalmente a demanda por adequações nas áreas de atracação, de forma que a plena utilização dos novos calados depende da compatibilização entre as profundidades do canal e dos berços operacionais. Entretanto, a modelagem concentra seus investimentos predominantemente no canal de acesso, sem apresentar estratégia integrada para avaliação das necessidades futuras de dragagem, estabilização e adequação dos berços de atracação, o que poderá limitar o aproveitamento pleno dos investimentos realizados na infraestrutura aquaviária. Dessa forma, a AEAS recomenda que a modelagem contemple planejamento integrado para a evolução dos berços de atracação, considerando sua compatibilização com as futuras etapas de aprofundamento do canal de navegação e com a expansão da capacidade operacional do Porto de Santos.
138	Produto 01 – Relatório Socioambiental		FORTALECIMENTO DA GOVERNANÇA PORTO–CIDADE NAS DECISÕES SOBRE A INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a gestão da infraestrutura aquaviária do Porto de Santos deve ser conduzida de forma integrada ao planejamento urbano e ao desenvolvimento regional, considerando que as intervenções realizadas no canal de navegação produzem reflexos diretos sobre a dinâmica costeira, a mobilidade, a ocupação do território, a proteção ambiental e a qualidade de vida da população. Ao longo das últimas décadas, verificou-se que projetos relacionados à expansão do porto, aprofundamento do canal, proteção costeira, acessos terrestres e novas ligações entre as margens do estuário passaram a apresentar elevado grau de interdependência, tornando insuficiente uma abordagem restrita à infraestrutura portuária. A adequada evolução do Porto de Santos exige planejamento conjunto entre os diferentes entes públicos envolvidos, buscando compatibilizar o crescimento das atividades portuárias com os interesses da região metropolitana. Entretanto, a modelagem da concessão concentra-se predominantemente na relação entre Poder

			Concedente e concessionária, sem prever mecanismos permanentes de articulação institucional capazes de integrar os diversos órgãos públicos, a comunidade técnica, universidades e entidades representativas da sociedade civil nas discussões relacionadas à evolução da infraestrutura aquaviária. Na avaliação da AEAS, a adoção de instâncias permanentes de governança favorece maior transparência, amplia a qualidade técnica das decisões e reduz conflitos decorrentes da implantação de grandes intervenções de engenharia, permitindo que seus impactos sejam avaliados de forma integrada e antecipada. Dessa forma, recomenda-se que a modelagem contemple mecanismos permanentes de governança Porto–Cidade, com participação da Autoridade Portuária, municípios, órgãos ambientais, comunidade técnico-científica e entidades representativas da engenharia, assegurando que a evolução da infraestrutura aquaviária seja conduzida de forma coordenada, transparente e compatível com o desenvolvimento sustentável da Baixada Santista.
139	Produto 01 – Relatório Socioambiental		INCORPORAÇÃO DE DIRETRIZES PARA DESCARBONIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE DRAGAGEM A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a futura concessão representa oportunidade estratégica para incorporar princípios de sustentabilidade às operações de dragagem, alinhando o Porto de Santos às diretrizes internacionais de descarbonização do setor marítimo-portuário. As operações de dragagem figuram entre as atividades de maior consumo energético da infraestrutura aquaviária, sendo diretamente influenciadas pelos volumes dragados, produtividade dos equipamentos, distâncias de transporte, áreas de disposição, eficiência operacional das embarcações e características das soluções de engenharia adotadas. Dessa forma, ganhos de eficiência operacional refletem não apenas em redução de custos, mas também em menor consumo de combustíveis fósseis e redução das emissões de gases de efeito estufa. Sob essa perspectiva, a descarbonização das dragagens não deve ser compreendida apenas como substituição de equipamentos ou combustíveis, mas como resultado de uma estratégia integrada de engenharia, capaz de reduzir estruturalmente a necessidade de intervenções por meio da otimização da dinâmica sedimentar, da adoção de soluções de engenharia marítima, do aperfeiçoamento do planejamento operacional e da incorporação de novas tecnologias. Entretanto, os estudos da concessão não estabelecem metas, indicadores ou incentivos voltados à redução da pegada de carbono das operações de dragagem, tampouco contemplam mecanismos de monitoramento das emissões ou de estímulo à adoção de soluções ambientalmente mais eficientes. Na avaliação da AEAS, contratos dessa natureza devem induzir a melhoria contínua do desempenho ambiental da infraestrutura, incentivando a utilização de equipamentos de menor emissão, combustíveis alternativos, otimização logística das operações e soluções de engenharia capazes de reduzir permanentemente os volumes de dragagem de manutenção. Dessa forma, recomenda-se que a modelagem da concessão incorpore metas e indicadores de desempenho relacionados à descarbonização das operações de dragagem, bem como mecanismos de incentivo à adoção de tecnologias e soluções de engenharia que promovam ganhos simultâneos de eficiência operacional, redução de emissões e sustentabilidade da infraestrutura aquaviária.
140	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		NECESSIDADE DE ESTUDOS E INVESTIMENTOS DESTINADOS À REDUÇÃO DO ASSOREAMENTO A MONTANTE DO ESTUÁRIO A Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) entende que a gestão sedimentar do Porto de Santos deve adotar abordagem integrada, contemplando não apenas as intervenções realizadas no canal de navegação, mas também medidas voltadas ao controle da produção, transporte e deposição de sedimentos ao longo da bacia hidrográfica contribuinte. Sob a ótica da engenharia, a dragagem constitui consequência dos processos de transporte sedimentar. Assim, políticas

			voltadas exclusivamente à remoção do material depositado tendem a apresentar menor eficiência quando comparadas àquelas que também atuam sobre as causas do assoreamento. Entretanto, a modelagem da concessão concentra-se nas operações de dragagem propriamente ditas, sem prever investimentos destinados ao desenvolvimento de estudos capazes de identificar intervenções estruturantes voltadas à redução do aporte sedimentar que alcança os trechos estuarinos do Porto de Santos. Diversas soluções de engenharia vêm sendo estudadas internacionalmente para minimizar o transporte de sedimentos, incluindo a implantação de armadilhas de sedimentos, estruturas de retenção, estabilização de margens, recuperação de áreas suscetíveis à erosão, disciplinamento hidráulico e outras intervenções destinadas à gestão integrada dos processos sedimentares. Embora a viabilidade dessas soluções deva ser avaliada caso a caso, sua análise representa importante oportunidade para redução permanente das necessidades de dragagem e dos respectivos custos operacionais. Além da redução dos volumes dragados, tais iniciativas podem contribuir para maior previsibilidade das taxas de assoreamento, aumento da disponibilidade operacional do canal de navegação, redução do consumo energético das dragagens e melhoria da sustentabilidade ambiental da infraestrutura portuária. Adicionalmente, o desenvolvimento dessas soluções poderá produzir benefícios para a navegabilidade das hidrovias da bacia hidrográfica, criando oportunidades de integração entre a gestão da infraestrutura portuária e a manutenção hidroviária, por meio de estratégias conjuntas de gestão sedimentar e otimização dos investimentos públicos e privados. Dessa forma, a AEAS recomenda que a modelagem da concessão contemple recursos específicos destinados ao desenvolvimento de estudos, pesquisas e projetos-piloto voltados à gestão integrada dos sedimentos da bacia hidrográfica contribuinte, incluindo a avaliação da viabilidade técnica e econômica da implantação de armadilhas de sedimentos e de outras soluções de engenharia capazes de reduzir estruturalmente o aporte sedimentar aos trechos estuarinos. Recomenda-se, ainda, que tais estudos considerem eventual integração com programas de manutenção e desenvolvimento das hidrovias da região, buscando soluções que produzam benefícios simultâneos para a navegação interior e para a redução do assoreamento do canal de acesso do Porto de Santos, promovendo ganhos permanentes de eficiência operacional, sustentabilidade e racionalização dos investimentos em infraestrutura aquaviária.
141	Produto 01 – Relatório Socioambiental		No Produto 01 – Relatório Socioambiental, a abordagem ambiental da dragagem não deve ser tratada como obrigação meramente executiva da futura concessionária. A gestão ambiental do canal é indissociável do planejamento portuário, da programação de berços, da expansão de capacidade e da convivência com terminais arrendados, áreas públicas e comunidades do entorno. Ao deslocar para um privado a execução e a gestão operacional de obrigações socioambientais que condicionam o acesso aquaviário, a modelagem amplia o risco de fragmentação decisória entre quem planeja o porto e quem executa o ativo crítico. A APS permanece responsável pela coerência sistêmica do Porto Organizado, mas passaria a depender de decisões, prazos e prioridades de um concessionário remunerado por lógica contratual própria. O Produto 01 deve reforçar a necessidade de manter a gestão estratégica do canal na APS, admitindo-se a concessão administrativa dos serviços de dragagem, sinalização, monitoramento e suporte ambiental, sem transferência da governança do ativo.
142	Produto 01 – Relatório Socioambiental		No Produto 01, a disposição de material dragado e as condicionantes ambientais associadas ao canal não podem ser convertidas em oportunidade econômica autônoma sem disciplina pública estrita. O uso do Poligono de Disposição Oceânica (PDO), o manejo dos sedimentos oriundos da dragagem e eventual uso benéfico desses materiais afetam a política ambiental e operacional do Porto Organizado, não apenas a receita da concessão. A exploração

			econômica de receitas acessórias ligadas à dragagem, ao PDO ou a serviços ambientais correlatos pode gerar incentivos desalinhados, especialmente se o concessionário passar a tratar atividades de interesse público como fontes comerciais próprias. Essa possibilidade exige segregação clara entre serviço concedido, atividade acessória, preço público e receita de terceiros. O Produto 01 deve explicitar que o PDO e as decisões ambientais estratégicas devem permanecer sob comando e planejamento da APS, com eventual prestação privada limitada à execução contratada e fiscalizada.
143	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Item 9.2 (CAPEX - Obra 1- Dragagem de aprofundamento do Canal de Acesso para 16m) do EVTEA: Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional Sugestão: revisão do Produto 04 para exclusão da obra de aprofundamento a -16 metros do CAPEX atribuível ao concessionário, considerando que referida obra foi contratada pela APS em 12/06/2026 (Jan de Nul do Brasil, R$ 617,9 milhões), com ordem de serviço emitida em 17/07/2026. A manutenção desse item no CAPEX da concessão distorce o modelo econômico-financeiro e induz à sobrevalorização do risco assumido pelo concessionário.
144	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Item 5.12.3.3 (Taxas de Assoreamento) e Item 9.5.2 (Projeto Executivo de Guia Corrente) do EVTEA: Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional Sugestão: Revisar as taxas de assoreamento projetadas para a cota de -17 m, corrigindo a estimativa de 6,9 milhões de m³/ano para um intervalo compatível com as projeções técnicas da APS (11–13 milhões de m³/ano para o primeiro trecho). Adicionalmente, avaliar a inclusão da construção e implantação de guias-correntes na entrada do canal como investimento obrigatório do concessionário, não apenas como objeto de estudo facultativo, sob pena de o modelo econômico-financeiro subestimar sistematicamente o custo de dragagem de manutenção.
145	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Item do EVTEA: Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional Sugestão: Incluir, como requisito técnico do projeto de aprofundamento para -17 metros, a adequação da geometria do traçado do canal — especialmente na curva de entrada —, condição necessária para viabilizar o tráfego seguro de embarcações com até 400 metros de LOA. Sem esse ajuste, o investimento previsto no aprofundamento não entrega o benefício operacional que o justifica.
146	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Item do EVTEA: Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira Sugestão: Solicitar a inclusão, no Produto 09, de nota técnica que fundamente o racional econômico dos encargos previstos nas Cláusulas 6.2 e 6.3 do Contrato (Contribuição Variável Anual de 23,03% da receita bruta e Contribuição Fixa Anual de R$ 200 milhões), demonstrando de que forma esses valores foram calculados e de que maneira o benefício econômico da concessão efetivamente retorna ao usuário da Tabela I. O Produto 09 também deverá apresentar análise de sensibilidade que reflita os cenários de assoreamento corrigidos (Contribuição 2 da Ass ociação) e a exclusão da obra de -16 m do CAPEX da concessão (Contribuição 1 da Associação).
147	Minuta de Contrato	Cláusula 6.2 (Contribuição Variável Anual) e Cláusula 6.3 (Contribuição Fixa Anual)	Sugestão: Solicitar que o Poder Concedente apresente justificativa técnica para os valores fixados (R$ 200 milhões/ano fixos + 23,03% da receita bruta), demonstrando sua compatibilidade com a modicidade tarifária e com a capacidade de investimento do futuro concessionário. Adicionalmente, propor a inclusão de mecanismo contratual que vincule qualquer revisão para cima da Contribuição Fixa à prévia demonstração de que a tarifa cobrada dos usuários da Tabela I foi reduzida em proporção equivalente.

148	Minuta de Contrato	Cláusula 17.2 (Comitê de Dragagem) e Anexo 8	Sugestão: Alterar o caráter do Comitê de Dragagem de "consultivo e de coordenação" para "deliberativo", assegurando que suas decisões técnicas sobre o Plano de Dragagem e as metas de profundidade tenham caráter vinculante, ressalvada a necessidade de aprovação pelo Poder Concedente para encargos não previstos contratualmente (conforme Subcláusula 17.3.1). Adicionalmente, garantir assento permanente e com direito a voz — e, na proposta de caráter deliberativo, com direito a voto — aos representantes dos Terminais de Uso Privado (TUPs), que contribuem economicamente para a manutenção do acesso aquaviário.
149	Minuta de Contrato	Cláusula 18.3 (Alocação dos Riscos — Assoreamento) e Anexo 1	Sugestão: Revisar a Faixa dos Valores de Referência (FVR) constante do Anexo 1, que parametriza a alocação de riscos de assoreamento entre concessionário e Poder Concedente, para que reflita as estimativas corrigidas da APS (11–13 milhões de m³/ano para -17 metros no primeiro trecho). A manutenção da FVR com base nas projeções subdimensionadas (6,9 milhões de m³/ano) implica que o mecanismo de compartilhamento de risco da Cláusula 18.3 tornar-se-á ineficaz logo nos primeiros anos da concessão, com o volume real de assoreamento excedendo o limite máximo da faixa e gerando pleitos sistemáticos de reequilíbrio econômico-financeiro (Revisão Extraordinária, Cláusula 24).
150	Minuta de Contrato	Subcláusula 13.2.5.2 (Estudos de Viabilidade para Guia-Corrente) e Anexo 1	Sugestão: Alterar a redação da Subcláusula 13.2.5.2, que hoje condiciona a implantação das guias-correntes à realização de estudo de viabilidade pelo concessionário e à ulterior decisão discricionária do Poder Concedente, para torná-la investimento obrigatório taxativo do concessionário, com cronograma e metas de dimensionamento definidos no Anexo 1. Isso, caso seja validada a vontade da APS que considera a obra imprescindível e que sua postergação agravaria exponencialmente os custos de dragagem de manutenção ao longo de toda a vigência do contrato.
151	Minuta de Edital	Item 1.31 (natureza dos estudos) e Anexo 19 (Requisitos do PBI)	Sugestão: O Item 1.31 do Edital estabelece que os documentos e estudos disponibilizados têm caráter meramente indicativo, sem responsabilidade vinculante do Poder Concedente perante os proponentes. Diante das inconsistências materiais identificadas no EVTEA — em especial a obra já contratada para -16 metros, o subdimensionamento do assoreamento e a omissão das guias-correntes —, solicita-se que o Poder Concedente promova a revisão e atualização do EVTEA antes da publicação definitiva do Edital, de modo a dotar os proponentes de informações fidedignas e evitar que premissas defasadas ou incorretas contaminem as propostas econômicas e o equilíbrio inicial do contrato. Alternativamente, propõe-se que os itens divergentes sejam expressamente listados como riscos do Poder Concedente na matriz de riscos (Cláusula 18 do Contrato). Isso, de forma a blindar os usuários de eventual premissa mal estabelecida pelo próprio poder concedente.
152	Minuta de Contrato	10	A análise dos documentos disponibilizados pela ANTAQ, com base no estudo técnico realizado, indica que os investimentos e os custos operacionais previstos no edital estão significativamente subestimados. Por essa razão, é essencial revisar o CAPEX e o OPEX para: a. Incluir os molhes guia-corrente (estimados em R$ 1,145 bilhão) como investimento obrigatório. Trata-se de obra estrutural recomendada pelos estudos técnicos, com potencial de reduzir em até 52% o volume de dragagem de manutenção no gabarito de 17 m, contribuindo para a sustentabilidade econômico-financeira do projeto, mas não incluída no Edital. A solução tem lastro convergente nos estudos disponibilizados pela APS: a Argonáutica (ALFREDINI; LAVIERI, 2013) recomenda que aprofundamentos de maior magnitude somente se realizem com molhes guia-corrente no canal da Barra, e o Estudo Hidráulico da FCTH aponta redução de até 52% no volume de dragagem de manutenção do gabarito. O estudo da UNICAMP dimensiona as obras: Molhe Norte de 4.410 m e Molhe Sul

			de 2.265 m. O custo estimado, incluídos licenciamento, projetos, mobilização e desmobilização, é de R$ 1.144.958.125,00. O benefício econômico esperado materializa-se na redução permanente do OPEX de dragagem de manutenção, o que sustenta a qualificação dos molhes como investimento obrigatório. b. Prever a derrocagem necessária ao aprofundamento para 17 m DHN, considerando que o edital adotou volume de dragagem inferior ao indicado nos estudos da FCTH/USP. O aprofundamento a 17 m DHN, com adequação geométrica do traçado às recomendações da PIANC (Report MarCom nº 121) para recepção das classes New Panamax e ULCS, demanda volume de dragagem da ordem de 23.491.652 m³, além da derrocagem de cerca de 14.724 m³ de rochas, estimada em R$ 69.202.800,00 e não prevista no Edital. O custo total do empreendimento de aprofundamento a 17 m, assim dimensionado, alcança R$ 846.132.760,50. c. Revisar o contrato com base nos estudos da FCTH/USP, em razão da divergência de 179% no OPEX de dragagem de manutenção do gabarito de 17 m DHN sem molhes, quando confrontado com os estudos da FCTH/USP e os preços das licitações em curso da APS; o subdimensionamento do CAPEX total, por sua vez, é de 242,7% (R$ 688,09 milhões no Edital ante R$ 2.357,95 milhões necessários), diferença que pode ensejar pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro. São duas divergências autônomas e cumulativas, uma sobre o investimento (CAPEX, +242,7%) e outra sobre o custo operacional recorrente (OPEX de manutenção). O OPEX está subestimado em O OPEX está subestimado em 53% no gabarito de 15 m (R$ 202,72 milhões/ano ante R$ 132,47 milhões/ano), 57% no gabarito de 16 m (R$ 273,54 milhões/ano; volume anual +43%, de 4,45 para 6,175 Mm³/ano) e 179% no gabarito de 17 m sem molhes (12,44 Mm³/ano). Aplicadas simultaneamente as revisões de CAPEX e OPEX sob as tarifas e contribuições do Edital, a modelagem de réplica resulta em TIR do fluxo de caixa do projeto (FCFF) negativa (-7,77% a.a., ante 9,80% do Edital), o que evidencia a elevada probabilidade de reequilíbrios já nos primeiros anos.
153	Minuta de Contrato	5	As premissas e as memórias de cálculo de receitas, investimentos e custos operacionais devem ser detalhadas para conferir transparência e auditabilidade aos participantes da consulta pública. Para tanto, é necessário publicar a memória de cálculo da receita estimada e especificar, de forma clara, completa e individualizada, o conteúdo do caderno de investimentos. A necessidade não é meramente formal: a tentativa de replicar a receita declarada a partir dos próprios dados de entrada do Edital (DWT por classe, tarifa por faixa e escalonamento) produz receita de 5% a 6% inferior à publicada e TIR (FCFF) de 6,22%, ante os 9,92% declarados, desvio atribuível ao método de cálculo. A impossibilidade de auditar, a partir dos dados públicos, tanto a receita operacional estimada na Cláusula 5.1 (R$ 23,45 bilhões) quanto a Receita Bruta total projetada no EVTEA (R$ 24,14 bilhões em 25 anos) configura inconsistência que deve ser sanada antes do leilão. Requer-se a publicação da memória de cálculo com abertura por faixa de DWT, por segmento de carga (Longo Curso, Cabotagem e demais) e por ano, com antecedência mínima de 30 dias do leilão, prevendo-se a suspensão do certame em caso de inconsistência demonstrada.
154	Minuta de Contrato	16	Exige esclarecimento a forma como será realizado o rateio entre as tarifas para custeio dos custos indiretos (overhead) da Autoridade Portuária, uma vez que a documentação disponibilizada não apresenta definição sobre o tema. O tema impacta diretamente a modicidade tarifária (art. 3º, IV, da Lei nº 12.815/2013). As contribuições à APS previstas na modelagem compreendem parcela fixa de R$ 200 milhões por ano e parcela variável de 23,03% sobre a Receita Bruta. A ausência de definição sobre o rateio dessas contribuições entre as oito faixas de DWT, somada ao regime tarifário regressivo por porte de embarcação, pode gerar tratamento não isonômico entre segmentos de usuários. Requer-se que o Edital explicite o critério de rateio e demonstre sua neutralidade e razoabilidade.

155	Minuta de Contrato	17	É imprescindível explicitar que o line-up não será objeto da concessão. A definição e o ordenamento operacional da fila de navios devem permanecer sob governança pública, observadas as competências da APS e da Autoridade Marítima e a atuação técnico-operacional da praticagem. Essa medida é necessária para assegurar isonomia no acesso aos berços de atracação. A ressalva tem fundamento na repartição legal de competências: as decisões sobre janelas operacionais, calado máximo operacional (CMO), sequenciamento de tráfego e interrupção de operações por condições adversas são exercidas pela Autoridade Marítima, pela praticagem e pela APS, conforme suas competências (art. 22, I, da Constituição Federal; Lei nº 9.537/1997; NORMAM-12), não devendo ser delegadas à Concessionária, que possui interesse econômico na maximização do volume movimentado. O risco é agravado pelo perfil concorrencial do mercado a jusante: segundo o Anuário Estatístico da ANTAQ (2024), três grupos (MSC, Maersk e CMA CGM) controlam mais de 64% da capacidade conteinerizada movimentada em portos brasileiros, o que torna concreto o risco de tratamento preferencial nas janelas operacionais caso o ordenamento da fila seja atribuído a agente privado. Também se mostra necessária a reformulação do Comitê de Dragagem, com participação efetiva dos usuários, de modo a garantir a presença dos operadores portuários nos processos decisórios e o adequado atendimento às prioridades locais. A Minuta prevê, na Cláusula 17, um Comitê de Dragagem de caráter meramente consultivo (Subcláusula 17.2), sem assento para os usuários do Porto Organizado, desenho insuficiente à luz do princípio da participação dos interessados consagrado na Lei nº 12.815/2013. Requer-se a reforma da Cláusula 17 para conferir ao comitê composição paritária entre Concessionária, APS e usuários (representados por entidade sindical patronal de âmbito estadual e por entidade de armadores) e caráter deliberativo, no âmbito de suas atribuições, nas matérias de prioridade de passagem, janelas operacionais, cronograma de dragagem de manutenção e parâmetros do Plano de Desenvolvimento e Operação, sempre observadas as competências legais da APS, da Autoridade Marítima e da praticagem, com recurso à ANTAQ.
156	Minuta de Contrato	VII.4	Operar e manter o VTMIS, permite que o outorgado detenha, em tempo real, os dados batimétricos e as informações de posição, calado, velocidade e condições do canal de todas as embarcações em trânsito. Esses dados não são meros subprodutos da operação; são, simultaneamente, insumos operacionais essenciais para a praticagem, para a Capitania dos Portos, para a APS e para a totalidade dos terminais, que deles dependem para planejar atracações, otimizar janelas e contestar restrições. Quem controla o VTMIS e a informação batimétrica detém, por isso, um poder de fato sobre a operação do canal cuja magnitude pode superar a do próprio controle físico da infraestrutura. Essa assimetria informacional é estruturalmente incompatível com a neutralidade que o regime de essential facility impõe. O controle exclusivo da informação operacional permite ao outorgado administrar, de forma estratégica e seletiva, o acesso dos demais agentes ao dado de que necessitam para competir — sem que essa administração assuma a forma visível de uma recusa ou de uma discriminação aberta. A vantagem informacional manifesta-se em decisões aparentemente neutras de sequenciamento e de liberação de dados, cujo efeito diferenciado sobre usuários concorrentes é de difícil detecção e de mais difícil prova. Significativamente, a própria minuta reconhece a gravidade do risco ao exigir, no Tema 3.7, a manutenção de canal de comunicação de irregularidades com acesso contínuo, irrestrito e em tempo real, sem filtragem, à ANTAQ e à APS. Esse reconhecimento, porém, é insuficiente: o canal de denúncias opera ex post, sobre a irregularidade já consumada, ao passo que a neutralidade exige a simetria informacional ex ante — o compartilhamento tempestivo e equitativo do dado operacional com todos os usuários, como condição estrutural de igualdade competitiva. É imprescindível que haja obrigação contratual de compartilhamento simétrico e em tempo real,

			sem custo, dos dados de VTMIS, batimetria e meteoceanográficas com a totalidade dos usuários, sob pena de criar uma lacuna que perpetua a assimetria em favor do operador da infraestrutura.
157	Minuta de Contrato	11	A natureza jurídica e o tratamento na modelagem concedido à Conta Retenção revelam uma fonte adicional de distorção. Juridicamente, a Conta Retenção é garantia de execução das obras — conta vinculada, de titularidade da concessionária e remunerada, destinada a assegurar o cumprimento das metas de investimento. Sua natureza é, portanto, a de um instrumento de garantia, e não a de uma redução de receita ou de um tributo sobre o faturamento. O tratamento contábil que lhe é dispensado no modelo financeiro, contudo, ao debitar a retenção como dedução da receita bruta e creditá-la como receita financeira na liberação, tende a distorcer a interpretação das margens projetadas e a mensuração do fluxo tributário, dificultando a auditoria independente do modelo. A correção do tratamento, com a explicitação da natureza de garantia da Conta Retenção e a sua segregação das rubricas de receita e de custo, é condição para que o modelo financeiro recupere a transparência sem a qual a outorga não pode ser submetida a escrutínio legítimo. No entanto, a Conta Retenção é uma garantia importante para os usuários e eventual ajuste contábil não deve reduzir sua força, visando mitigar riscos operacionais e financeiros para os usuários.
158	Minuta de Edital	Capítulo III	A participação na licitação obriga a que o consórcio tenha uma empresa de dragagem. Não há nenhuma razão para esta obrigação. O vencedor poderá contratar no mercado a empresa que achar mais adequado aos seus resultados. Proposta: Excluir esta obrigação.
159	Minuta de Edital	Capítulo III, seção III	A regra de que "Pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em consórcio que possuam em seu contrato ou estatuto social com finalidade ou objetivo incompatível com o Objeto do Leilão" é de grande subjetividade pois não qualifica o que é "ser incompatível com o objeto da licitação". Proposta: Excluir esta restrição
160	Minuta de Contrato	Cláusula 13	Como obrigação a Concessionária deverá prever uma Contribuição Fixa Anual (CFA) será paga à Administração do Porto em parcelas anuais no valor de R$ 200 milhões, durante todo o Prazo da Concessão a partir da Data de Assunção. Esta regra demonstra que o modelo adotado para a concessão é de arrecadação e não de competitividade. Não haverá redução de custo para os usuários e sim elevação. Este é um modelo totalmente contrário às políticas públicas verbalizadas pelo Governo de Redução do Custo Brasil, de aumento de competitividade e de Custo Logísticos compatíveis com os concorrentes internacionais. Proposta: Excluir esta Obrigação
161	Minuta de Contrato	Cláusula 22	A Revisão dos Parâmetros da Concessão tem como objetivo permitir a alteração, a cada 5 anos, da metodologia de cálculo do Fator Q (redução da tarifa); da metodologia de cálculo do Fator X (produtividade); e da metodologia de cálculo do Índice de Reajustamento Contratual (IPCA); São parâmetros essenciais mas que não tem um prazo a ser desenvolvida a metodologia de cálculo, nem sua forma de aplicação. Este fato leva a grande insegurança jurídica. Proposta: Estabelecer um prazo para que a metodologia seja desenvolvida e aplicada ao contrato.
162	Minuta de Contrato	Cláusula 14	Como Obrigações do Poder Concedente não está inclusa a revisão da Tabela I que trata dos recursos para acesso marítimo ao porto - dragagem, sinalização, etc. Desta forma, os usuários serão duplamente onerados pois pagarão o acesso marítimo à concessionária e, ao mesmo tempo, continuarão a pagar pela Tabela I. É um modelo completamente equivocado

			que terá graves implicações no aumento do custo logístico, na elevação do Custo Brasil e na perda de competitividade dos produtos brasileiros. Proposta: Reestruturar a Tabela I excluindo as obrigações que serão transferidas ao concessionário.
163	Minuta de Contrato	Cláusula 16 e Anexo 3	Problema identificado: O modelo tarifário atual prevê reajustes vinculados ao cumprimento formal de etapas de obras, sem correlacionar o valor cobrado ao calado real disponível para os navios. Embora o Fator Q (fator de redução tarifária) possa reduzir a tarifa-teto em até 29%, o gatilho não está diretamente atrelado à profundidade homologada no momento da cobrança. O mapa de riscos aponta que o modelo financeiro se baseia em premissas frágeis de custo de dragagem e assoreamento, tornando imperativo que a tarifa reflita o serviço efetivamente prestado. Proposta de contribuição: “Incluir no Anexo 3 (Tarifas e Preços) e na Cláusula 16 do contrato dispositivo que vincule o reajuste da Tarifa Teto à efetiva homologação do calado operacional pela Autoridade Marítima. Sempre que o calado máximo operacional (CMO) estiver aquém da meta contratual do período por falha imputável à concessionária, a tarifa deverá sofrer abatimento linear automático e proporcional ao déficit de profundidade, nos termos do Acórdão ANTAQ 710/2023. O abatimento deve ser imediato na fatura do usuário afetado, sem necessidade de requerimento administrativo prévio, e o reajuste tarifário deve estar estritamente atrelado à entrega efetiva de ganho de calado real, não ao mero cumprimento formal de etapas de obras.”
164	Minuta de Contrato	Cláusula 7, Anexo 1 e Anexo 8	Problema identificado: A transferência da operação do VTMIS/VTS à concessionária carece de salvaguardas suficientes para garantir a isonomia. O mapa de riscos indica que o modelo desloca decisões do Regulamento de Exploração do Porto (REP) para um colegiado privado, com perda de governança pública sobre regras de atracação e prioridades. É fundamental que as regras de manobra e cruzamento sejam pautadas estritamente por critérios de segurança e eficiência náutica, mitigando riscos de favorecimento comercial. Proposta de contribuição: “Inserir no contrato dispositivo que submeta as regras de priorização, manobra, cruzamento e entrada/saída de embarcações no canal à aprovação vinculante da ANTAQ e da Capitania dos Portos, vedando à concessionária a alteração unilateral dessas regras. O VTS deve operar sob fiscalização direta do Poder Concedente, com auditoria independente anual e acesso irrestrito dos usuários aos registros de tráfego. A composição do Comitê de Dragagem (Anexo 8) deve obrigatoriamente incluir representação paritária dos armadores, e as regras de priorização devem ser pautadas exclusivamente por critérios objetivos de segurança da navegação e eficiência operacional, sem qualquer viés comercial ou discriminatório.”
165	Minuta de Contrato	Anexo 1 (PEAA), Tabelas 4 e 5	Problema identificado: O contrato prevê aprofundamento para 16m e 17m, mas a geometria atual do canal pode não comportar navios de 400m de LOA com segurança. Além disso, a ausência de previsão de dragagem de aprofundamento dos berços públicos cria um descasamento operacional: o canal aprofundado torna-se inútil se o navio não puder atracar com o mesmo calado, comprometendo a competitividade do porto. Proposta de contribuição: “Condicionar a declaração de cumprimento das metas de profundidade (Tabela 4 do Anexo 1) à comprovação de que a geometria do canal (largura, raio de curvatura e bacias de evolução) é compatível com a navegação segura de navios de até 400m de LOA e com os calados projetados. Incluir no escopo da concessão a dragagem de aprofundamento dos berços públicos de forma concomitante ao aprofundamento do canal, sob pena de o canal atingir 17m e os berços permanecerem como gargalo operacional. Os estudos de aprofundamento para 18m (Anexo 9, item 2.3) devem ser antecipados para o Ano 4, e a revisão geométrica do traçado deve ser concluída antes da publicação do edital.”

166	Minuta de Contrato	Cláusula 18.3 e Tabela 12 do Anexo 1	Problema identificado: As estimativas de assoreamento do projeto (6,2 a 6,7 milhões de m³/ano) divergem drasticamente da realidade operacional da APS (~450 mil m³/ano). Essa discrepância na Faixa de Valores de Referência (FVR) pode gerar pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro imediatos, elevando custos para os usuários sem contrapartida em eficiência. Proposta de contribuição: “Revisar os valores da FVR (Tabela 12) com base em modelagem hidrodinâmica validada por medições batimétricas reais dos últimos 5 anos. Incluir a obrigação de a concessionária executar obras estruturais de mitigação do assoreamento (como guia corrente na foz do estuário) como condição para fazer jus ao reequilíbrio por excesso de assoreamento. Estabelecer que, enquanto as obras de mitigação não forem concluídas, o risco de assoreamento acima da FVR será integralmente da concessionária. Os custos de dragagem e assoreamento devem ser atualizados com base em dados operacionais reais.”
167	Minuta de Contrato	Anexo 1 (PEAA), Anexo 10 (Transição Operacional)	Problema identificado: A ausência de regras claras para janelas de obra pode resultar em paralisações prolongadas do canal, gerando filas na barra e custos elevados de demurrage. Há também risco de conflito com contratos de dragagem e VTMIS já vigentes na APS durante a fase de transição. Proposta de contribuição: “Incluir no contrato dispositivo que obrigue a concessionária a executar obras de dragagem e derrocagem em janelas operacionais previamente comunicadas com antecedência mínima de 30 dias. O plano de obras deve prever alternativas para mitigar filas, sendo vedada a paralisação total do canal por período superior a 48 horas contínuas sem anuência do Comitê de Dragagem. Os contratos vigentes da APS devem ter gatilhos de transição claramente definidos no Anexo 10, evitando descontinuidade dos serviços.”
168	Minuta de Contrato	Anexo 8 (Regulamento do Comitê de Dragagem)	Problema identificado: O regulamento atual exclui os armadores — principais usuários do canal — do Comitê de Dragagem. Tal exclusão afronta o art. 34, §2º da Lei 12.815/2013 e retira do colegiado a visão técnica de quem opera as embarcações e sofre os impactos diretos das restrições de calado. Proposta de contribuição: “Incluir no Anexo 8, dispositivo que assegure assento permanente e com direito a voto para representantes dos armadores no Comitê de Dragagem e seus Subcomitês. A indicação deve ser feita por entidades de âmbito nacional (CENTRONAVE, Syndarma, ABAC). Deliberações que afetem a operação dos navios dependerão de quórum mínimo com presença dos representantes dos armadores para serem válidas.”
169	Minuta de Contrato	Anexo 1 (PEAA), Tabela 5	Problema identificado: O edital prevê apenas a manutenção das profundidades atuais dos berços, enquanto o canal será aprofundado para 16 e posteriormente 17metros. Sem o aprofundamento concomitante dos berços, o investimento no canal não se traduzirá em ganho de produtividade, mantendo o porto limitado pela profundidade dos berços. Proposta de contribuição: “Incluir no Anexo 1 a obrigatoriedade de dragagem de aprofundamento dos berços públicos de forma proporcional ao canal. Os berços devem atingir profundidade compatível com o CMO do canal em cada fase. Caso permaneça fora do escopo, o contrato deve definir a responsabilidade vinculante da APS ou terminais pelo aprofundamento, com cronograma coordenado com a concessionária, sob pena de inviabilização do projeto.”
170	Minuta de Contrato	Anexo 3 (Tarifas e Preços), Tabela de Tarifas de Referência	Problema identificado: O Anexo 3 estabelece Tarifas de Referência por faixa de DWT que diminuem conforme o porte do navio (ex.: R$ 3,14/DWT para até 20.000 DWT; R$ 0,93/DWT para acima de 140.000 DWT). Essa estrutura já reconhece ganhos de escala, mas não prevê mecanismo de redução tarifária progressiva adicional atrelada ao efetivo ganho de profundidade ao longo da concessão. Navios de maior DWT são os que mais se beneficiam

			do aprofundamento do canal e, simultaneamente, os que geram maior eficiência logística por tonelada transportada — devem, portanto, ter redução tarifária proporcionalmente maior. Proposta de contribuição: “Incluir no Anexo 3 dispositivo que estabeleça fator de redução tarifária progressiva por faixa de DWT a cada fase de aprofundamento do canal, de modo que:(a) Na conclusão da Fase 1 (16m de profundidade), as tarifas de referência sofram redução linear de X% para navios até 80.000 DWT e de Y% para navios acima de 80.000 DWT, sendo Y > X;(b) Na conclusão da Fase 2 (17m de profundidade), novas reduções progressivas sejam aplicadas, com percentuais maiores para as faixas de maior DWT;(c) O fator de redução progressiva seja automaticamente suspenso caso a profundidade contratual não esteja sendo entregue, retomando-se quando a profundidade for restabelecida;(d) Os percentuais de redução (X, Y e seguintes) sejam definidos em consulta pública específica antes da publicação do edital, com base em estudo de elasticidade tarifária e benefício econômico por faixa de porte de navio.”
171	Minuta de Contrato	Anexo 1 (PEAA), item de especificação técnica do canal	Problema identificado: O contrato estabelece que o canal de acesso é dimensionado para navios com "comprimento total (LOA) de até 366m". Esse limite está defasado em relação à frota atual de cabotagem e longo curso, que já opera embarcações com LOA de até 370m. A manutenção do limite de 366m no contrato pode: a) Impedir a atracação de navios já existentes e em operação no Porto de Santos; b) Criar insegurança jurídica para armadores que planejam renovar frota com navios de 370m; c) Contrariar o próprio objetivo da concessão de modernizar e ampliar a capacidade do canal. Proposta de contribuição: “Alterar no Anexo 1 (PEAA) e demais dispositivos contratuais que mencionem o limite de comprimento de navios a expressão "comprimento total (LOA) de até 366m (trezentos e sessenta e seis) metros" para "comprimento total (LOA) de até 370m (trezentos e setenta) metros", ajustando-se as especificações técnicas das bacias de evolução, raios de curvatura e demais parâmetros geométricos do canal para compatibilidade com essa nova dimensão.”
172	Minuta de Contrato	Cláusulas 13.5.4, 13.5.4.1 e 13.5.4.2 do Contrato de Concessão	Problema identificado: O contrato impõe à concessionária a obrigação de elaborar inventário anual de emissões de GEE abrangendo "todas as atividades que sejam executadas na Área da Concessão por terceiros, tais como, a título de exemplo, o trânsito de navios de carga" (13.5.4.2). A redação genérica suscita dúvidas críticas: Escopo temporal e geográfico: Não está claro se a obrigação abrange apenas as emissões do navio durante a navegação no canal de acesso e bacias de evolução, ou também o período em que o navio permanece atracado no berço (hoteling). A redação "trânsito de navios de carga" sugere apenas a passagem, mas o inciso se insere em uma cláusula que abrange toda a "Área da Concessão", que inclui os berços. Responsabilidade pela elaboração: O contrato não esclarece se a concessionária deverá exigir que cada armador forneça seus dados de emissões, se os dados serão estimados pela própria concessionária com base em fatores médios, ou se haverá obrigação contratual direta do armador para com a concessionária. O atual texto impõe à concessionária a obrigação de "elaborar" o inventário, mas, na prática, a concessionária não terá acesso aos dados primários de consumo de combustível, carga e viagem dos navios — estes estão sob posse exclusiva dos armadores Duplicidade de obrigações: Os armadores já estão sujeitos a regimes obrigatórios de monitoramento e reporte de emissões — IMO DCS (Data Collection System), EU ETS e MRV (Monitoring, Reporting and Verification), e futuramente o Fuel EU Maritime e a regulamentação da OMI sobre GHG. Caso a concessionária exija a submissão de dados adicionais para elaborar seu próprio inventário, os armadores incorrerão em custos administrativos e operacionais adicionais sem clara contrapartida regulatória ou ambiental. Abrangência do GHG Protocol escopo 3: A exigência de que o inventário atenda aos "três escopos previstos no GHG Protocol" (13.5.4.1) pode implicar que as emissões dos navios (escopo 1 para o armador,

			mas escopo 3 para a concessionária) sejam contabilizadas de forma distinta, gerando assimetria informacional e potenciais conflitos sobre metodologia e fatores de emissão. Proposta de contribuição: Incluir na Cláusula 13.5.4 e seus incisos os seguintes aprimoramentos: (a) Delimitar expressamente que o inventário de emissões de GEE da concessionária, no que se refere ao "trânsito de navios de carga", terá por objeto exclusivamente as emissões geradas durante a navegação do navio no canal de acesso, bacias de evolução e manobras de atracação/desatracação dentro da Área da Concessão, excluídas as emissões do período de navio atracado no berço, que permanecem sob a responsabilidade direta e exclusiva do armador ou do terminal arrendatário;(b) Estabelecer que a concessionária deverá elaborar o inventário de emissões relativas ao trânsito de navios com base em metodologia estimativa padronizada e previamente aprovada pelo Comitê de Dragagem, utilizando fatores de emissão públicos reconhecidos (IMO, IPCC ou equivalentes), sem exigir dos armadores o fornecimento de dados primários de consumo de combustível ou carga, ressalvada a hipótese de adesão voluntária do armador a sistema de reporte direto; (c) Reconhecer que os inventários de emissões já elaborados pelos armadores no âmbito do IMO DCS, EU ETS/MRV ou de programas voluntários (GHG Protocol escopo 1) não precisarão ser replicados ou adaptados para fins do inventário da concessionária, sendo considerados suficientes para demonstrar a conformidade regulatória das emissões dos navios, desde que apresentados quando solicitados pela ANTAQ ou pelo Poder Concedente; (d) Incluir dispositivo vedando à concessionária a imposição de restrições operacionais, tarifárias ou de acesso ao canal com fundamento exclusivo na não submissão de dados de emissões por parte do armador, salvo quando expressamente exigido por lei ou norma regulatória superveniente.
173	Minuta de Contrato	Anexo 8	Problema identificado: O regulamento atual exclui os armadores — principais usuários do canal — do Comitê de Dragagem. Tal exclusão afronta o art. 34, §2º da Lei 12.815/2013 e retira do colegiado a visão técnica de quem opera as embarcações e sofre os impactos diretos das restrições de calado. Proposta de contribuição: “Incluir no Anexo 8, dispositivo que assegure assento permanente e com direito a voto para representantes dos armadores no Comitê de Dragagem e seus Subcomitês. A indicação deve ser feita por entidades de âmbito nacional (CENTRONAVE, Syndarma, ABAC). Deliberações que afetem a operação dos navios dependerão de quórum mínimo com presença dos representantes dos armadores para serem válidas.”
174	Minuta de Contrato	Anexo 1 (PEAA), Tabela 5	Problema identificado: O edital prevê apenas a manutenção das profundidades atuais dos berços, enquanto o canal será aprofundado para 16 e posteriormente 17metros. Sem o aprofundamento concomitante dos berços, o investimento no canal não se traduzirá em ganho de produtividade, mantendo o porto limitado pela profundidade dos berços. Proposta de contribuição: “Incluir no Anexo 1 a obrigatoriedade de dragagem de aprofundamento dos berços públicos de forma proporcional ao canal. Os berços devem atingir profundidade compatível com o CMO do canal em cada fase. Caso permaneça fora do escopo, o contrato deve definir a responsabilidade vinculante da APS ou terminais pelo aprofundamento, com cronograma coordenado com a concessionária, sob pena de inviabilização do projeto.”
175	Minuta de Contrato	Anexo 3 (Tarifas e Preços), Tabela de Tarifas de Referência	Problema identificado: O Anexo 3 estabelece Tarifas de Referência por faixa de DWT que diminuem conforme o porte do navio (ex.: R$ 3,14/DWT para até 20.000 DWT; R$ 0,93/DWT para acima de 140.000 DWT). Essa estrutura já reconhece ganhos de escala, mas não prevê mecanismo de redução tarifária progressiva adicional atrelada ao efetivo ganho de profundidade ao longo da concessão. Navios de maior DWT são os que mais se beneficiam do aprofundamento do canal e, simultaneamente, os que geram maior eficiência logística por

			tonelada transportada — devem, portanto, ter redução tarifária proporcionalmente maior. Proposta de contribuição: “Incluir no Anexo 3 dispositivo que estabeleça fator de redução tarifária progressiva por faixa de DWT a cada fase de aprofundamento do canal, de modo que:(a) Na conclusão da Fase 1 (16m de profundidade), as tarifas de referência sofram redução linear de X% para navios até 80.000 DWT e de Y% para navios acima de 80.000 DWT, sendo Y > X;(b) Na conclusão da Fase 2 (17m de profundidade), novas reduções progressivas sejam aplicadas, com percentuais maiores para as faixas de maior DWT;(c) O fator de redução progressiva seja automaticamente suspenso caso a profundidade contratual não esteja sendo entregue, retomando-se quando a profundidade for restabelecida;(d) Os percentuais de redução (X, Y e seguintes) sejam definidos em consulta pública específica antes da publicação do edital, com base em estudo de elasticidade tarifária e benefício econômico por faixa de porte de navio.”
176	Minuta de Contrato	Anexo 1 (PEAA), item de especificação técnica do canal	Problema identificado: O contrato estabelece que o canal de acesso é dimensionado para navios com "comprimento total (LOA) de até 366m". Esse limite está defasado em relação à frota atual de cabotagem e longo curso, que já opera embarcações com LOA de até 370m. A manutenção do limite de 366m no contrato pode: a) Impedir a atracação de navios já existentes e em operação no Porto de Santos; b) Criar insegurança jurídica para armadores que planejam renovar frota com navios de 370m; c) Contrariar o próprio objetivo da concessão de modernizar e ampliar a capacidade do canal. Proposta de contribuição: “Alterar no Anexo 1 (PEAA) e demais dispositivos contratuais que mencionem o limite de comprimento de navios a expressão "comprimento total (LOA) de até 366m (trezentos e sessenta e seis) metros" para "comprimento total (LOA) de até 370m (trezentos e setenta) metros", ajustando-se as especificações técnicas das bacias de evolução, raios de curvatura e demais parâmetros geométricos do canal para compatibilidade com essa nova dimensão.”
177	Minuta de Contrato	Cláusulas 13.5.4, 13.5.4.1 e 13.5.4.2 do Contrato de Concessão	Problema identificado: O contrato impõe à concessionária a obrigação de elaborar inventário anual de emissões de GEE abrangendo "todas as atividades que sejam executadas na Área da Concessão por terceiros, tais como, a título de exemplo, o trânsito de navios de carga" (13.5.4.2). A redação genérica suscita dúvidas críticas: Escopo temporal e geográfico: Não está claro se a obrigação abrange apenas as emissões do navio durante a navegação no canal de acesso e bacias de evolução, ou também o período em que o navio permanece atracado no berço (hoteling). A redação "trânsito de navios de carga" sugere apenas a passagem, mas o inciso se insere em uma cláusula que abrange toda a "Área da Concessão", que inclui os berços. Responsabilidade pela elaboração: O contrato não esclarece se a concessionária deverá exigir que cada armador forneça seus dados de emissões, se os dados serão estimados pela própria concessionária com base em fatores médios, ou se haverá obrigação contratual direta do armador para com a concessionária. O atual texto impõe à concessionária a obrigação de "elaborar" o inventário, mas, na prática, a concessionária não terá acesso aos dados primários de consumo de combustível, carga e viagem dos navios — estes estão sob posse exclusiva dos armadores. Duplicidade de obrigações: Os armadores já estão sujeitos a regimes obrigatórios de monitoramento e reporte de emissões — IMO DCS (Data Collection System), EU ETS e MRV (Monitoring, Reporting and Verification), e futuramente o Fuel EU Maritime e a regulamentação da OMI sobre GHG. Caso a concessionária exija a submissão de dados adicionais para elaborar seu próprio inventário, os armadores incorrerão em custos administrativos e operacionais adicionais sem clara contrapartida regulatória ou ambiental. Abrangência do GHG Protocol escopo 3: A exigência de que o inventário atenda aos "três escopos previstos no GHG Protocol" (13.5.4.1) pode implicar que as emissões dos navios (escopo 1 para o armador, mas escopo 3 para a concessionária) sejam contabilizadas de forma distinta, gerando

			assimetria informacional e potenciais conflitos sobre metodologia e fatores de emissão. Proposta de contribuição: Incluir na Cláusula 13.5.4 e seus incisos os seguintes aprimoramentos: (a) Delimitar expressamente que o inventário de emissões de GEE da concessionária, no que se refere ao "trânsito de navios de carga", terá por objeto exclusivamente as emissões geradas durante a navegação do navio no canal de acesso, bacias de evolução e manobras de atracação/desatracação dentro da Área da Concessão, excluídas as emissões do período de navio atracado no berço, que permanecem sob a responsabilidade direta e exclusiva do armador ou do terminal arrendatário;(b) Estabelecer que a concessionária deverá elaborar o inventário de emissões relativas ao trânsito de navios com base em metodologia estimativa padronizada e previamente aprovada pelo Comitê de Dragagem, utilizando fatores de emissão públicos reconhecidos (IMO, IPCC ou equivalentes), sem exigir dos armadores o fornecimento de dados primários de consumo de combustível ou carga, ressalvada a hipótese de adesão voluntária do armador a sistema de reporte direto; (c) Reconhecer que os inventários de emissões já elaborados pelos armadores no âmbito do IMO DCS, EU ETS/MRV ou de programas voluntários (GHG Protocol escopo 1) não precisarão ser replicados ou adaptados para fins do inventário da concessionária, sendo considerados suficientes para demonstrar a conformidade regulatória das emissões dos navios, desde que apresentados quando solicitados pela ANTAQ ou pelo Poder Concedente; (d) Incluir dispositivo vedando à concessionária a imposição de restrições operacionais, tarifárias ou de acesso ao canal com fundamento exclusivo na não submissão de dados de emissões por parte do armador, salvo quando expressamente exigido por lei ou norma regulatória superveniente.
178	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Segundo a tabela de Indicadores de Desempenho Técnico-Operacional (IDTO), mais especificamente no indicado IB, o porto poderia ficar até 87,6 horas (1% dos 365 dias do ano) horas sem VTS disponível por ano, o que é completamente incompatível com a criticidade do serviço. Essa regra permite à concessionária negligenciar a operacionalização do sistema. Não há pormenorização em horas, apenas dias, medidos trimestralmente. Adiciona-se o fato que não há uma definição de "inoperante", de forma que há uma indefinição na hipótese de haver uma disponibilidade parcial dos sistemas e/ou equipamentos. Ressalta-se que não há qualquer estímulo financeiro para o concessionário garantir a plena operaionalização do VTMIS. Na prática, o modelo permite que o sistema opere de forma precária, com falhas recorrentes, e ainda assim seja considerado “operante”. Trata-se de um indicador tecnicamente frágil, permissivo e incompatível com padrões mínimos de segurança da navegação. abaixo sugerimos uma progressão gradual que busca refletir disponibilidade mínima integral dos sistemas e/ou equipamentos, de forma que a partir 0,01% das horas do ano, ou seja, a partir de uma hora integral de indisponibilidade dos sistemas e equipamentos homologados pela Autoridade Marítima. O texto exato contido hoje na Tabela 14 da minuta de contrato e itens 7.2 e 7.3 do Produto 04 - Relatório de Avaliação Técnico-Operacional é: “Verificação dos dias operantes durante o ano IB = (Nª de dias inoperantes/ 365 dias) x100% IB ≤ 1% - efeito redutor 0% sobre TarifaTeto IB > 1% - efeito redutor de 2%” De forma que sugerimos a adoção de um indicador menos permissivo, tal como o exemplo abaixo, para simples referência menos permissiva: “Verificação da indisponibilidade plena de um VTS durante o ano. Indisponibilização nesse contexto seria a disponibilidade de sistemas, equipamentos e mão de obra em quantidade ou qualidade inferior ao mínimo homologado pela Autoridade Marítima. IB = (Nº de horas de indisponibilidade / (365*24) (horas) x100% IB ≤ 0,01% - efeito redutor 0% sobre Tarifa-Teto 0,01% < IB ≤ 1% - efeito redutor de 2% 1% < IB ≤ 2% - efeito redutor de 4% 2% < IB ≤ 3% - efeito redutor de 6% IB > 3% - efeito redutor de 10%”

179	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		O Produto 04 indica, em seu Capítulo 9.4 que: "Os operadores do VTMIS precisam ser qualificados, com experiência marítima e formação em ciências navais ou náuticas.” A exigência de formação específica em Ciências Náuticas ou Ciências Navais para operadores do VTMIS, embora tecnicamente atrativa em tese, não encontra respaldo explícito nas normas nacionais ou internacionais aplicáveis aos serviços VTS/VTMIS. Além disso, tal exigência pode gerar efeitos adversos relevantes, considerando o cenário atual de forte aquecimento do mercado da Marinha Mercante, que absorve profissionais com esse perfil em condições altamente competitivas. A imposição desse requisito tende a dificultar a formação de equipes mínimas, elevar desnecessariamente os custos operacionais e criar risco à continuidade do serviço. Sem evidência de ganho proporcional em segurança, trata-se de uma exigência ineficiente e potencialmente prejudicial ao sistema. Nesse sentido, deve ser retirado a exigência de formação em Ciências Náuticas ou Ciências Navais para operadores do VTMIS, adotando como critério a certificação específica VTS/VTMIS, capacitação técnica comprovada, treinamento operacional no sistema a ser implantado e experiência compatível, em conformidade com práticas internacionais e com maior aderência ao mercado de trabalho disponível.
180	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		O EVTEA aborda a questão no Produto 08, na Matriz de Responsabilidades, especificamente no trecho que trata o Apoio à navegação e tráfego de embarcações no Canal de Acesso Aquaviário - itens 1 e 2 O estudo menciona apenas a autorização para entrada e saída de navios sendo realizada pela Autoridade Portuária, porém, não entra no mérito do estabelecimento da programação de navios e seu sequenciamento de manobras no canal de navegação, atribuição essa que o CGU determina, através do Monitoramento de Recomendações CGU – Relatório de Apuração nº 822814, que a APS reassuma. Desta feita, é necessário que esteja claro que o responsável pela questão é a Autoridade Portuária e que caiba à Concessionária assessorar tecnicamente por meio de determinação de janela de manobra segura e outras sugestões de aumento de eficiência, porém, a decisão deve permanecer com a Autoridade Portuária, independentemente do formato da concessão. O produto cita especificamente: “1 - Autorizar a entrada e saída, inclusive para atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na Área da Concessão, ouvidas as demais autoridades do porto - Responsável Autoridade Portuária 2 - Auxiliar a Autoridade Portuária, técnica e operacionalmente, na gestão do tráfego para entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, e fundeio na Área da Concessão - Responsável Concessionária” A sugestão para esclarecer o tema e trazer luz é Incluir o item 8 na tabela: “Estabelecer o sequenciamento de navios no canal, assessorado tecnicamente pela Concessionária - Responsável: Autoridade Portuária”
181	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Embora a infraestrutura de VTMIS compreenda a vertente VTS, voltada ao acompanhamento, organização e segurança do tráfego aquaviário, e a vertente MIS, relacionada aos sistemas de informação, gestão e apoio à decisão, não há menção expressa à disponibilização de ferramentas operacionais que ampliem a capacidade de planejamento seguro das manobras, especialmente em um porto sujeito à influência de maré, correntes, vento, ondas, variações de nível d’água e restrições de profundidade, como é o caso do Porto de Santos. Nesse contexto, destaca-se o sistema de Calado Dinâmico, que permite estimar, com base em condições meteoceanográficas observadas e previstas, a folga abaixo da quilha disponível para determinada embarcação, em determinado trecho, janela de tempo e condição operacional. Diferentemente de uma análise estática baseada apenas em profundidade nominal, maré prevista e calado declarado, o Calado Dinâmico considera fatores como nível d’água, maré, ondas, squat, trim, velocidade da embarcação, densidade da água, incertezas hidrográficas e margens de segurança. O acesso aquaviário ao Porto de

			Santos Santos é longo, sinuoso, com trechos de navegação restrita e apresenta atualmente elevado volume de tráfego com cerca de 34 manobras diárias, logo, a adoção desse tipo de sistema pode contribuir diretamente para a segurança da navegação, ao reduzir o risco de toque no fundo, encalhe ou operação com folga abaixo da quilha insuficiente. Ao mesmo tempo, pode ampliar a eficiência operacional, pois permite identificar janelas de navegação mais precisas, reduzir conservadorismos excessivos, melhorar o aproveitamento das marés e apoiar a tomada de decisão quanto ao sequenciamento de entrada e saída de navios. A vinculação do Calado Dinâmico ao VTMIS é essencial porque o VTS é justamente o ambiente operacional responsável pelo monitoramento e pela coordenação do tráfego na área de cobertura. Integrado ao VTMIS, o sistema de Calado Dinâmico deixa de ser uma ferramenta isolada e passa a compor o conjunto de informações críticas para a autorização, planejamento e acompanhamento das manobras, juntamente com dados de AIS, radar, sensores meteoceanográficos, batimetria, previsões ambientais e regras operacionais vigentes. Além disso, tanto o VTS quanto eventual sistema de Calado Dinâmico aplicável à navegação devem observar os requisitos de homologação e aceitação pela Autoridade Marítima, razão pela qual sua previsão desde a fase de estruturação do projeto é recomendável para garantir coerência regulatória, integração sistêmica e adequada alocação de responsabilidades. Dessa forma, recomenda-se incluir expressamente, na tabela 3 - Matriz de responsabilidades entre Administração do Porto e Concessionária na gestão e exploração do Acesso Aquaviário ao Porto de Santos, obrigações relacionadas à implantação, manutenção e disponibilização desses sistemas, conforme sugestão abaixo: “Item 3.13 — Implantar, integrar ao VTMIS e manter operacional sistema de Calado Dinâmico, destinado ao apoio à decisão quanto às janelas de navegação, à avaliação da folga abaixo da quilha e ao aumento da segurança e eficiência das manobras de navios na área do Porto de Santos, observados os requisitos necessários à homologação pela Autoridade Marítima. Responsável: Concessionária. Item 3.14 — Disponibilizar, integrar ao VTMIS e manter operacional sistema de previsão meteoceanográfica acurada para a área de cobertura do VTS, contemplando, no mínimo, dados e previsões de nível d’água, vento, correntes, ondas e demais variáveis relevantes ao planejamento seguro e eficiente das manobras. Responsável: Concessionária.”
182	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		"A implantação do VTMIS, por sua vez, foi atualizada com base nos estudos do Consórcio DAGNL, elaborados em 2020” A modelagem econômico-financeira utiliza como referência estudos elaborados em 2020 pelo Consórcio DAGNL, ignorando integralmente o orçamento atualizado da APS, já empregado para fins licitatórios e amplamente divulgado ao mercado e aos potenciais investidores. A estimativa de custos adotada encontra-se, portanto, claramente defasada em relação ao valor real do projeto de implantação do VTMIS em Santos. Em contraste, a Autoridade Portuária de Santos desenvolveu recentemente orçamento detalhado, que aponta para um montante da ordem de R$ 89 milhões. Essa discrepância configura uma inconsistência relevante, com potencial para distorcer a modelagem econômico-financeira, subdimensionar investimentos necessários e ampliar significativamente o risco de futuros pleitos de reequilíbrio contratual, afetando diretamente a sustentabilidade do projeto. Nesse sentido, há evidente necessidade de atualização da estimativa de CAPEX do VTMIS para refletir o valor orçado recentemente pela APS, da ordem de R$ 89 milhões, alinhando a modelagem econômico-financeira ao escopo real do projeto e às condições atuais de mercado.
183	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		"A implantação do VTMIS, por sua vez, foi atualizada com base nos estudos do Consórcio DAGNL, elaborados em 2020”. A referência a estudos de 2020 para a implantação do VTMIS desconsidera que a Autoridade Portuária de Santos já detém contratos, autorizações e

			disponibilidade física das áreas estrategicamente definidas para instalação das quatro (04) estações radar, sensoriamentos complementares e hidroceanográficos, além das autorizações dos locais das torres de retransmissão de dados. Ademais, em 2024, foram feitos ajustes no Projeto Básico considerando a utilização dos quatro radares marítimos TERMA já adquiridos/recebidos pela APS. Os pontos selecionados — Farol da Ilha da Moela, Ilha Barnabé, Morro do Tejereba e Topo da Serra/Transpetro — foram estabelecidos com base em critérios técnicos de cobertura, redundância e mitigação de zonas de sombra, encontrando-se em estágio avançado de maturidade institucional. A não incorporação dessas premissas evidencia desalinhamento entre a modelagem e a realidade executiva do projeto, com potencial para gerar retrabalho, aumento de custos e atrasos na implantação.
184	Minuta de Edital	Item 4.15 (p.22)	A modelagem proposta para a concessão do acesso aquaviário do Porto de Santos evidencia um elevado grau de maturidade, refletido em uma estrutura licitatória consistente, adequada alocação de riscos e premissas que favorecem a viabilidade econômico-financeira do empreendimento. Ainda assim, entende-se oportuno que a ANTAQ reavalie o limite máximo de desconto tarifário de 5,8%, bem como disponibilize de forma mais detalhada a memória de cálculo e as simulações que fundamentaram esse percentual. Embora o EVTEA informe que esse limite foi definido com base em análises destinadas a assegurar a sustentabilidade financeira da concessão, preservando um Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD) mínimo de 1,00, os documentos disponibilizados não permitem verificar, com a transparência desejável, as premissas e os cenários que demonstram que o percentual de 5,8% representa o ponto de equilíbrio entre a modicidade tarifária e a atratividade econômica do projeto. Essa questão é particularmente relevante porque o desconto tarifário constitui o principal mecanismo de transferência dos ganhos de eficiência aos usuários. Um limite excessivamente conservador pode restringir a competição nesse critério e direcionar a disputa para o Valor de Outorga, privilegiando a capacidade financeira imediata dos licitantes em detrimento de sua eficiência operacional. Além disso, os indicadores econômico-financeiros apresentados no EVTEA para o cenário-base — margem EBITDA média de 14,28%, TIR do acionista de 12,52% ao ano e ICSD mínimo de 1,3 — indicam a existência de margem para suportar descontos tarifários superiores aos atualmente admitidos, sem comprometer, em princípio, a viabilidade da concessão. Dessa forma, recomenda-se que a ANTAQ reavalie o limite máximo de desconto tarifário, mediante análises de sensibilidade contemplando percentuais superiores, como 7,5% e 10%, divulgando os respectivos resultados. Essa medida ampliará a transparência da modelagem e poderá estimular uma competição mais efetiva, com benefícios diretos aos usuários da infraestrutura.
185	Minuta de Edital	Item 4.16 (p. 22)	A exigência de pagamento da outorga em momento anterior à assinatura do contrato demonstra a preocupação do Poder Concedente em assegurar a efetividade do certame e reduzir riscos de inadimplemento. Entretanto, a obrigatoriedade de quitação integral nesse momento pode representar uma barreira financeira significativa à participação de potenciais licitantes, reduzindo a competitividade da licitação. Em projetos de infraestrutura com elevada intensidade de capital, a antecipação integral da outorga aumenta a necessidade de recursos financeiros antes do início da operação e da geração de receitas, elevando o custo de capital e comprometendo a atratividade do empreendimento. Como consequência, os licitantes tendem a incorporar esse ônus em suas propostas, restringindo a possibilidade de oferecer maiores descontos tarifários e reduzindo a capacidade de investimento durante os primeiros anos da concessão. Sob a ótica concorrencial, esse modelo tende a favorecer grupos com elevada disponibilidade de caixa ou maior facilidade de acesso ao crédito, em detrimento de operadores tecnicamente qualificados que, embora possuam experiência e capacidade operacional, disponham de menor liquidez no curto prazo. Nesse contexto,

			sugere-se que a ANTAQ avalie a possibilidade de adotar um modelo de pagamento parcelado da outorga, prevendo uma parcela inicial na assinatura do contrato e o saldo remanescente distribuído em parcelas anuais, iniciadas após o período de maior concentração dos investimentos. Essa alternativa preserva a segurança do Poder Concedente, melhora a financiabilidade do projeto, reduz barreiras à entrada e amplia o universo de participantes, favorecendo maior competição e melhores resultados para a Administração Pública e para os usuários da infraestrutura.
186	Minuta de Edital	Item 6.1	O prazo de 45 dias estabelecido no item 6.1 para o cumprimento das condições precedentes à assinatura do contrato pode revelar-se insuficiente diante da complexidade das providências exigidas da futura concessionária. Além da formalização das garantias contratuais, esse período deverá comportar a obtenção de aprovações societárias, a conclusão da estruturação financeira, a realização de diligências documentais e, conforme o modelo adotado, o pagamento integral ou substancial do Valor de Outorga. Considerando a dimensão e a complexidade do empreendimento, recomenda-se ampliar esse prazo para 90 dias ou, alternativamente, prever sua prorrogação automática por igual período, mediante justificativa fundamentada e manutenção das garantias exigidas. Outra possibilidade seria admitir o pagamento escalonado da outorga, com parcela inicial antes da assinatura do contrato e o saldo remanescente garantido por instrumentos como seguro-garantia, fiança bancária ou carta de crédito standby. A concentração dessas obrigações em período reduzido eleva a necessidade de liquidez imediata, aumenta o custo de capital dos proponentes e pode repercutir negativamente na competitividade da licitação. Além disso, tende a favorecer empresas com maior disponibilidade de caixa ou acesso facilitado ao crédito, em detrimento de operadores tecnicamente qualificados que dependam de estruturas de *project finance* ou de processos internos de aprovação mais extensos. A adoção de prazo mais compatível com a realidade da estruturação financeira de projetos dessa natureza contribuirá para ampliar a participação de licitantes, reduzir o risco de insucesso na contratação e preservar, simultaneamente, a segurança jurídica e os interesses do Poder Concedente.
187	Minuta de Contrato	Cláusula 11.2 (p.16)	O mecanismo da Conta Retenção constitui importante instrumento de garantia do cumprimento das obrigações de implantação da concessão. Entretanto, os percentuais atualmente previstos podem impor uma restrição excessiva de liquidez justamente na fase em que a concessionária enfrenta maior concentração de investimentos, custos de mobilização, necessidade de capital de giro e riscos inerentes ao início da operação. Sob a perspectiva econômico-financeira, a retenção de parcela expressiva das receitas aumenta a demanda por capital de terceiros, eleva o custo financeiro do empreendimento e pode comprometer a eficiência na execução dos investimentos. Do ponto de vista concorrencial, esse modelo tende a favorecer grupos com maior capacidade de financiamento ou menor custo de capital, reduzindo a competitividade de empresas tecnicamente qualificadas que disponham de menor liquidez. A questão não reside na existência da Conta Retenção, cuja finalidade é legítima, mas na definição de percentuais elevados e na inexistência de mecanismos alternativos que ofereçam nível equivalente de garantia ao Poder Concedente. Nesse sentido, recomenda-se reavaliar os percentuais previstos, reduzindo a retenção de 30,1% para 15% da receita líquida até a conclusão da primeira fase de implantação e de 10,3% para 5% até a conclusão da segunda fase. Como alternativa, sugere-se admitir a substituição de, pelo menos, 50% dos valores retidos por instrumentos como seguro-garantia, fiança bancária ou carta de crédito *standby*. Recomenda-se, ainda, que o contrato preveja a liberação gradual dos recursos retidos à medida que os marcos de implantação sejam cumpridos e certificados pela ANTAQ ou pelo Verificador Independente. Esses ajustes

			preservam a função de garantia da Conta Retenção, mantêm os incentivos ao cumprimento das obrigações contratuais e reduzem custos financeiros desnecessários, contribuindo para ampliar a competição e reforçar a sustentabilidade econômico-financeira da concessão.
188	Minuta de Contrato	Cláusula 6.2 (p.11)	O contrato estabelece mecanismo adequado de compartilhamento de receitas com a Autoridade Portuária, conferindo previsibilidade à remuneração do Poder Concedente. Entretanto, a incidência de contribuição variável correspondente a 23,03% da receita bruta desde o início da concessão pode impor encargo financeiro elevado justamente na fase de implantação, quando se concentram os investimentos, a necessidade de capital de giro e as incertezas operacionais. Por incidir sobre a receita bruta, independentemente da rentabilidade do empreendimento, esse encargo reduz a geração de caixa da concessionária, podendo elevar o custo de capital, dificultar a estruturação do financiamento e restringir a participação de operadores tecnicamente qualificados com menor capacidade financeira. Nesse contexto, recomenda-se que a ANTAQ avalie a adoção de um mecanismo de transição para a contribuição variável, com alíquotas reduzidas nos primeiros anos da concessão e recomposição gradual até o percentual contratual de 23,03%. Os percentuais deverão ser definidos com base em estudos que considerem o perfil de investimentos, a curva de geração de caixa, a financiabilidade do projeto e a preservação de seu equilíbrio econômico-financeiro. A proposta fundamenta-se em princípio regulatório amplamente aplicado em projetos de infraestrutura: a compatibilização dos encargos financeiros com a maturação operacional e financeira do empreendimento. Estudos recentes da ANTAQ, como os desenvolvidos para os arrendamentos SSB01 e MUC05, bem como os precedentes das concessões dos canais de acesso, especialmente Paranaguá, evidenciam essa preocupação. De forma complementar, experiências em outros setores, como a concessão da FIOL, demonstram que mecanismos de remuneração progressivos ou diferidos podem reduzir a pressão financeira inicial sem comprometer a remuneração do Poder Concedente. A adoção desse escalonamento preserva a lógica de compartilhamento de receitas, fortalece a financiabilidade do projeto, amplia a competição e contribui para a sustentabilidade econômico-financeira da concessão, em benefício do interesse público.
189	Minuta de Contrato	Cláusula 6.3 (p.12)	A previsão de Contribuição Fixa Anual fortalece a previsibilidade da remuneração da Administração do Porto e confere maior estabilidade ao modelo econômico da concessão. Contudo, a exigência de pagamento integral de R$ 200 milhões desde o início da vigência contratual pode impor elevado comprometimento do fluxo de caixa justamente na fase em que a concessionária concentra investimentos, custos de mobilização e estruturação operacional. Por se tratar de obrigação financeira desvinculada do nível de demanda e do desempenho econômico do empreendimento, a contribuição fixa amplia a exposição ao risco nos primeiros anos da concessão, podendo elevar o custo de capital, dificultar a estruturação do financiamento e reduzir a atratividade do projeto. Sob a ótica concorrencial, essa sistemática tende a favorecer operadores com maior capacidade financeira, restringindo a participação de empresas tecnicamente qualificadas que disponham de menor liquidez. Nesse contexto, recomenda-se que a ANTAQ avalie mecanismos que compatibilizem o cronograma de pagamento da contribuição fixa com a curva de maturação do empreendimento, seja por meio de escalonamento temporário dos valores devidos, seja mediante vinculação parcial do pagamento ao cumprimento de marcos objetivos de implantação e início da operação. A definição do modelo mais adequado deverá preservar a remuneração esperada pelo Poder Concedente ao longo da concessão, sem impor restrições financeiras desproporcionais durante a fase inicial do contrato. Essa proposta não reduz a receita pública prevista, mas apenas ajusta sua distribuição temporal, alinhando os encargos financeiros ao ciclo de investimentos do projeto. Com isso, contribui para melhorar a

			financiabilidade da concessão, ampliar a competição e fortalecer a sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento, em consonância com o interesse público.
190	Minuta de Contrato	Cláusulas 20.3.2 a 20.3.5	A possibilidade de revisão dos indicadores de qualidade e da metodologia do Fator Q representa um importante instrumento de aperfeiçoamento regulatório. Contudo, sua implementação deve observar critérios objetivos, procedimento previamente definido e adequada avaliação dos impactos sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Recomenda-se que eventuais alterações sejam condicionadas à apresentação de justificativa técnica, realização de consulta pública, avaliação de impacto regulatório ou econômico-financeiro e adoção de regras de transição que assegurem adaptação gradual aos novos parâmetros. Sob a perspectiva econômica, modificações metodológicas capazes de alterar a remuneração da concessionária podem afetar a financiabilidade do projeto, elevar o custo de capital e comprometer expectativas legítimas consideradas na formulação das propostas. Do ponto de vista concorrencial, a ausência de previsibilidade quanto a futuras mudanças regulatórias tende a ampliar o risco percebido pelos licitantes, reduzindo a atratividade do certame. A proposta não restringe a evolução dos indicadores de qualidade, mas busca assegurar que seu aperfeiçoamento ocorra de forma transparente, proporcional e compatível com a estabilidade regulatória. Dessa forma, fortalecem-se a segurança jurídica, a previsibilidade do ambiente regulatório e os incentivos à melhoria contínua dos serviços, preservando a sustentabilidade econômico-financeira da concessão e o interesse público.
191	Minuta de Contrato	Cl. 18.1.35, 18.2.14 e premissas fiscais do EVTEA	A adequada alocação dos riscos tributários é fundamental para a estabilidade econômico-financeira da concessão, especialmente diante da implementação da Reforma Tributária sobre o consumo. A Cláusula 18.2.14 atribui ao Poder Concedente os riscos decorrentes da criação, alteração ou extinção de tributos posteriores à Data de Eficácia que impactem direta e comprovadamente a execução do contrato. Entretanto, exclui desse tratamento as alterações decorrentes da Emenda Constitucional nº 132/2023 e da Lei Complementar Federal nº 214/2025 já publicadas até a data de apresentação das propostas econômicas, desde que a alíquota do tributo tenha sido definida, ainda que sua vigência seja futura. Recomenda-se que esse marco temporal seja antecipado para a data de publicação do Edital. Alterações tributárias relevantes divulgadas em momento próximo ao leilão podem não permitir prazo suficiente para que os licitantes avaliem seus efeitos sobre custos, receitas, fluxo de caixa, estrutura de financiamento, ICSD e demais premissas econômico-financeiras da concessão. Essa recomendação mostra-se ainda mais pertinente porque o próprio EVTEA informa que não incorporou os impactos da Reforma Tributária em suas projeções econômico-financeiras, evidenciando que seus efeitos ainda não estavam suficientemente definidos quando da elaboração da modelagem. A proposta não pretende transferir ao Poder Concedente riscos tributários previsíveis ou passíveis de adequada precificação pelos licitantes. Seu objetivo é assegurar que alterações relevantes publicadas após a divulgação do edital, sem prazo razoável para análise e incorporação às propostas, não sejam automaticamente tratadas como riscos da concessionária. A medida reforça a segurança jurídica, reduz potenciais controvérsias durante a execução contratual e contribui para preservar a financiabilidade, a competitividade da licitação e o equilíbrio econômico-financeiro da concessão durante o período de transição tributária.
192	Minuta de Contrato	Edital Item 4.30; Contrato Cl. 13.7 e 13.10 a 13.16	O edital e o contrato apresentam preocupação legítima com a seriedade das propostas e com a proteção do Poder Concedente contra inadimplementos. Entretanto, a sobreposição entre garantia da proposta, exigência de capital social mínimo e garantia de execução contratual pode elevar de forma desnecessária o custo de participação no certame. Economicamente, garantias cumulativas e elevadas imobilizam capital, aumentam custos

			financeiros e reduzem a atratividade do projeto, especialmente quando exigidas antes da geração de receitas operacionais. Concorrencialmente, a regra tende a favorecer grandes grupos com ampla capacidade de emissão de garantias, restringindo a participação de empresas nacionais ou operadores especializados que poderiam apresentar propostas competitivas. Recomenda-se revisar a combinação dos instrumentos, substituindo parte da garantia da proposta por instrumentos equivalentes de menor custo, como seguro-garantia ou fiança bancária, e calibrando os valores para evitar duplicidade de proteção. A alteração preserva a seriedade do certame e a segurança do Poder Concedente, mas reduz barreiras financeiras de entrada, amplia o universo competitivo e atende ao interesse público ao favorecer maior disputa e melhores propostas.
193	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		A exigência de seguros obrigatórios e garantias contratuais é instrumento relevante para proteger o Poder Concedente, os usuários e a continuidade da concessão diante de eventos operacionais, ambientais, trabalhistas ou financeiros. Contudo, recomenda-se que as exigências de seguros, Garantia de Execução Contratual, responsabilidade civil e demais coberturas sejam calibradas de forma coordenada, evitando sobreposição de instrumentos, duplicidade de custos e imposição de limites superiores àqueles efetivamente necessários para a matriz de riscos do projeto. Sob a ótica econômica, prêmios de seguro e garantias em patamares elevados aumentam o custo de participação e podem ser repassados às propostas, reduzindo eficiência econômica e ampliando o custo de capital da concessão. Sob a ótica concorrencial, exigências cumulativas e pouco coordenadas favorecem grupos com maior acesso ao mercado de garantias e podem restringir a participação de empresas nacionais ou operadores especializados com menor capacidade de emissão de instrumentos financeiros. Recomenda-se que a ANTAQ apresente a justificativa técnica para os limites exigidos, indique a relação entre cada seguro ou garantia e os riscos cobertos, e permita instrumentos equivalentes quando assegurem nível de proteção similar ao Poder Concedente. A medida preserva a cobertura adequada de riscos, reduz barreiras financeiras desnecessárias, aumenta a competitividade do certame e atende ao interesse público ao manter proteção contratual proporcional e eficiente.
194	Minuta de Contrato	Cláusula 18 — Alocação de riscos	O contrato está bem estruturado ao apresentar matriz de riscos e disciplinar responsabilidades entre concessionária e Poder Concedente. Entretanto, em um ambiente operacional complexo como o Porto de Santos, diversos resultados econômicos da concessão dependem de agentes externos à concessionária, como autoridade portuária, praticagem, terminais, armadores, operadores e órgãos públicos. Se essas interfaces não forem suficientemente delimitadas, a concessionária pode assumir riscos que não controla integralmente, elevando o custo da proposta e a probabilidade de disputas futuras. Economicamente, a alocação imprecisa de riscos aumenta o prêmio de risco, reduz eficiência e pode comprometer a financiabilidade. Concorrencialmente, favorece agentes com maior capacidade de absorver incertezas, restringindo a participação de empresas nacionais e operadores especializados. Recomenda-se incluir matriz específica de interfaces, com definição clara das responsabilidades, prazos, deveres de cooperação, obrigações de informação, mecanismos de coordenação e consequências para eventos causados por terceiros. A alteração melhora a governança contratual, reduz litigiosidade, aumenta a previsibilidade do projeto e atende ao interesse público ao preservar a continuidade operacional e a eficiência da concessão ao longo do tempo.
195	Minuta de Contrato	Cláusula 18 — Riscos tributários / Seção 6.5 — Aspectos Fiscais	A adequada alocação dos riscos tributários e a transparência das estruturas fiscais adotadas pelos licitantes são relevantes para assegurar a comparabilidade das propostas e a efetiva fiscalização da concessão ao longo de sua execução. Nesse contexto, recomenda-se que o

			contrato estabeleça obrigações de transparência aplicáveis a operações com potencial impacto econômico-financeiro, incluindo contratos com partes relacionadas, financiamentos intragrupo, afretamentos, operações de leasing, remuneração de serviços e demais estruturas capazes de influenciar custos, receitas ou encargos da concessionária. Sob a perspectiva econômico-financeira, tais operações podem afetar a formação da margem econômica do empreendimento e dificultar a avaliação do desempenho contratual quando não houver critérios uniformes de divulgação. Do ponto de vista concorrencial, a ausência de mecanismos de transparência pode gerar assimetrias entre licitantes decorrentes de diferentes estruturas societárias, financeiras ou tributárias, comprometendo a isonomia competitiva. Recomenda-se, portanto, prever a obrigação de reporte periódico das transações relevantes com partes relacionadas, acompanhada da demonstração de sua compatibilidade com condições de mercado e com a legislação brasileira aplicável, inclusive quanto às regras tributárias e de preços de transferência. Sugere-se, ainda, que tais informações possam ser objeto de verificação pelo Poder Concedente ou pelo Verificador Independente, quando relacionadas ao equilíbrio econômico-financeiro da concessão. A medida não restringe a participação de investidores nacionais ou estrangeiros nem limita modelos legítimos de organização empresarial. Seu objetivo é fortalecer a transparência, a rastreabilidade das informações e a fiscalização contratual, contribuindo para preservar a isonomia concorrencial, a segurança jurídica e a sustentabilidade econômico-financeira da concessão.
196	Minuta de Edital	4.55.3. e 4.55.3.1; inclusão de 4.55.3.2 e 4.55.3.3	4.55.3. Declaração, emitida pelo proprietário do equipamento ou do seu detentor da disponibilidade comercial, de que o Proponente disporá, na data da efetiva realização dos serviços, de equipamento(s) de dragagem em tipo, capacidade e quantidade, adequados à execução dos serviços pelo menos até o término do 3º ano do Contrato de Concessão, nos termos definidos no Edital. A partir do 4º ano do Contrato de Concessão, deverão ser utilizados equipamentos de dragagem, de mesma capacidade e quantidade, obrigatoriamente produzidos nos estaleiros do Brasil, registrados na Bandeira Brasileira e operados por tripulantes majoritariamente nacionais, nos termos das normas marítimas vigentes. 4.55.3.1. A declaração de que trata o Item 4.55.3 deve conter de forma expressa o(s) nome(s) do(s) equipamento(s), número(s) IMO, especificações técnicas e localização na data da declaração, salvo para os equipamentos de dragagem a serem construídos no País. 4.55.3.2. No caso dos equipamentos a serem produzidos no Brasil, deverá ser anexada a Carta de Intenção de Construção com estaleiros nacionais, firmada, pelo menos, pela empresa de dragagem do Consórcio, com informação do projeto, capacidade e especificações, cronograma e prazo de construção, com entrega, comissionamento e entrada em operação inferior a 3 anos. 4.55.3.3. Após a assinatura do Contrato de Concessão, o Consórcio deverá apresentar em até 30 dias, o Contrato de Construção dos equipamentos de dragagem, com o mesmo estaleiro que firmou a Carta de Intenção de Construção, sob pena de rescisão do Contrato de Concessão, com aplicação das penas e multas previstas em Contrato. 4.5.3.4. Caso o Cronograma de Construção dos equipamentos de dragagem não atinja os marcos previstos no Cronograma de Construção informado, serão aplicadas as multas previstas no Contrato de Concessão, com rescisão automática do mesmo, em caso de risco de descumprimento do prazo final de entrega dos referidos equipamentos de dragagem.
197	Minuta de Contrato	13. Obrigações da Concessionária	As cláusulas do Contrato de Concessão deverão ser adequadas às alterações constantes das seguintes contribuições ao Edital: 4.55.3. Declaração, emitida pelo proprietário do equipamento ou do seu detentor da disponibilidade comercial, de que o Proponente disporá, na data da efetiva realização dos serviços, de equipamento(s) de dragagem em tipo,

			capacidade e quantidade, adequados à execução dos serviços pelo menos até o término do 3º ano do Contrato de Concessão, nos termos definidos no Edital. A partir do 4º ano do Contrato de Concessão, deverão ser utilizados equipamentos de dragagem, de mesma capacidade e quantidade, obrigatoriamente produzidos nos estaleiros do Brasil, registrados na Bandeira Brasileira e operados por tripulantes majoritariamente nacionais, nos termos das normas marítimas vigentes. 4.55.3.1. A declaração de que trata o Item 4.55.3 deve conter de forma expressa o(s) nome(s) do(s) equipamento(s), número(s) IMO, especificações técnicas e localização na data da declaração, salvo para os equipamentos de dragagem a serem construídos no País. 4.55.3.2. No caso dos equipamentos a serem produzidos no Brasil, deverá ser anexada a Carta de Intenção de Construção com estaleiros nacionais, firmada, pelo menos, pela empresa de dragagem do Consórcio, com informação do projeto, capacidade e especificações, cronograma e prazo de construção, com entrega, comissionamento e entrada em operação inferior a 3 anos. 4.55.3.3. Após a assinatura do Contrato de Concessão, o Consórcio deverá apresentar em até 30 dias, o Contrato de Construção dos equipamentos de dragagem, com o mesmo estaleiro que firmou a Carta de Intenção de Construção, sob pena de rescisão do Contrato de Concessão, com aplicação das penas e multas previstas em Contrato. 4.5.3.4. Caso o Cronograma de Construção dos equipamentos de dragagem não atinja os marcos previstos no Cronograma de Construção informado, serão aplicadas as multas previstas no Contrato de Concessão, com rescisão automática do mesmo, em caso de risco de descumprimento do prazo final de entrega dos referidos equipamentos de dragagem.
198	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		A minha sugestão é a de um estudo comparativo de investimento inicial e de posterior manutenção por 20 anos da dragagem de aprofundamento do canal do Estuário para 17 metros contraposta à construção de um píer off shore com 4 berços de atracação e ligado ao Porto atual por uma ponte rodo / ferroviária. A obra teria características semelhantes a de Yangshan, ligada ao Porto de Xangai, na China, construída na primeira década deste século, mas dimensões muito menores e também distância mais reduzida. Se viável economicamente, o que parece bem possível, a alternativa teria a enorme vantagem de evitar danos ambientais e urbanos previsíveis que estão embutidos na dragagem de aprofundamento.
199	Produto 01 – Relatório Socioambiental		É NECESSÁRIA A INCLUSÃO DA OBRA DE PROTEÇÃO COSTEIRA, OBRA ATUALMENTE VINCULADA AO TAC DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 0004665-36.2015.403.6104 (MPF), DE OBRIGAÇÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA. PARA A PREFEITURA DE SANTOS É PRIMORDIAL QUE ESTA OBRA SEJA REALIZADA, TENDO EM VISTA AS RESSACAS FREQUENTES QUE DESTROEM CALÇADAS, TRECHOS DE MURETAS, PISTAS E ESTRUTURAS DE EDIFÍCIOS NA ORLA. ALÉM DISSO OCORRE EXPOSIÇÃO DE TUBULAÇÕES E PEDRAS NA PRAIA.
200	Produto 01 – Relatório Socioambiental		É NECESSÁRIO QUE A DRAGAGEM INCLUA O TRECHO ATÉ A VILA DOS CRIADORES, TENDO EM VISTA PROJETO EM LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA EMPRESA ALEMPOR, BEM COMO A POSSIBILIDADE DE REMOÇÃO DOS MORADORES DA VILA DOS CRIADORES, UMA VEZ QUE HÁ AÇÃO MOVIDA PELO MINISTÉRIO PÚBLICO CONTRA A PREFEITURA DE SANTOS SOBRE A OCUPAÇÃO DA ÁREA. EM 2021 O PROCESSO RESULTOU NA CRIAÇÃO DE UM FÓRUM DE CONCILIAÇÃO COM A PARTICIPAÇÃO DA DEFENSORIA PÚBLICA, MINISTÉRIO PÚBLICO, PREFEITURA E MORADORES PARA DEFINIR A REGULARIZAÇÃO OU REASSENTAMENTO DAS FAMÍLIAS. ALÉM DISSO HÁ TRATATIVAS PARA INTEGRAR A ÁREA À POLIGONAL DO PORTO DE SANTOS.

201	Minuta de Contrato	VI.1.2 40; VI.1.4 48; VII.2.4 121; Tabela do Apêndice A	De acordo com a alínea c, do item I do Art 18 da lei dos Portos as análises de Batimetria para estabelecimento e divulgação de calado no porto é de competência da administração do porto, sob a coordenação da autoridade marítima. Nos itens supracitados não foi considerada a coordenação da Autoridade Marítima, prevista em lei.
202	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Consulta e Audiência Públicas nº 02/2026-ANTAQ Ref.: Processo: 50300.014439/2025-70 Interessado: Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo – SINDAMAR Este Sindicato, fundado em 30.01.1967, representa a categoria econômica das agências de navegação marítima que atuam no Porto Organizado de Santos. SÍNTESE DA POSIÇÃO O SINDAMAR apoia a participação privada na execução da dragagem, derrocagem, levantamentos hidrográficos, sinalização e manutenção da infraestrutura aquaviária. Não concorda, porém, com a transferência à concessionária de funções de governança, programação ou operação do tráfego que possam produzir poder decisório ou informacional sobre o line-up, as prioridades e o tratamento dos usuários. Defende-se uma concessão administrativa ou solução funcionalmente equivalente, restrita à infraestrutura, com comando público, neutralidade, tarifa integrada, metas anuais e territoriais auditáveis e a continuidade ininterrupta dos serviços. 14. Quadro consolidado de alterações requeridas Dispositivo Alteração Fundamento Objeto/Cl. 2 e Anexo 1 Excluir operação do tráfego; restringir a infraestrutura Preserva governança pública e neutralidade Anexo 1, Tema 3 e itens 66–76 Manter comunicação, execução da programação e VTMIS operacional sob APS; concessionária fornece suporte Evita poder material sobre line-up Anexo 3, itens 2.1–2.2 Tabela I única; vedar cobrança paralela e restringir segmentação Evita duplo pedágio e discriminação Cl. 12.8 Adicionar barreiras concorrenciais e segregação de dados Controla verticalização e partes relacionadas Cl. 17 e Anexo 8 Incluir armadores e agências; resposta motivada e dados públicos Participação efetiva dos usuários Cl. 10 e Anexo 1 Metas anuais por trecho, bacia e berço; disponibilidade e prazo Transforma obrigação genérica em resultado verificável Cl. 18 Restringir reequilíbrio a risco extraordinário comprovado; simetria de ganhos Impede socialização de risco empresarial Cl. 20 e Fator Q Indicadores mensais; consequência no próprio período e compensação ao usuário Evita incentivo tardio e insuficiente Cl. 26 e 31 Intervenção e caducidade por perda grave/reiterada de calado; continuidade obrigatória Protege serviço essencial Anexo 10 Prontidão certificada, contingência e participação dos usuários Evita ruptura na transição Nova cláusula Inventário e abatimento de investimentos públicos Veda dupla remuneração Nova cláusula Avaliação do custo total da escala Captura externalidades operacionais 15. Pedidos Diante do exposto, o SINDAMAR requer que as minutas sejam revistas para: 1. adotar concessão administrativa restrita à dragagem e à manutenção da infraestrutura, ou solução contratual funcionalmente equivalente; 2. excluir a operação do tráfego de embarcações do objeto da concessionária, mantendo na APS a governança e a execução do line-up, sob coordenação da Autoridade Marítima; 3. preservar a Tabela I como estrutura única de cobrança, sem tarifa apartada, e impedir discriminação tarifária não previamente aprovada; 4. instituir metas anuais e por área do Porto Organizado, com profundidade, disponibilidade, volumes, prazos, auditoria e publicidade; 5. prever intervenção e caducidade pelo descumprimento grave ou reiterado, com nova licitação ou contratação emergencial e continuidade ininterrupta da dragagem; 6. incluir armadores e agências marítimas no Comitê de Dragagem, nas consultas e na transição; 7. vedar dupla remuneração de investimentos públicos, conflitos de interesse e transferência de riscos empresariais aos usuários; e 8. incorporar ao acompanhamento econômico o custo total da escala marítima e os impactos sobre a competitividade do Porto de Santos. 16. Considerações finais A modernização do acesso aquaviário é indispensável. Sua eficácia, contudo, dependerá tanto da qualidade da dragagem quanto do desenho

			institucional. O canal é infraestrutura essencial, monopolista e indissociável da coordenação do Porto Organizado.
203	Minuta de Contrato	Cláusula 18.3 e Tabela 12 do Anexo 1	Problema identificado: As estimativas de assoreamento do projeto (6,2 a 6,7 milhões de m³/ano) divergem drasticamente da realidade operacional da APS (~450 mil m³/ano). Essa discrepância na Faixa de Valores de Referência (FVR) pode gerar pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro imediatos, elevando custos para os usuários sem contrapartida em eficiência. Proposta de contribuição: “Revisar os valores da FVR (Tabela 12) com base em modelagem hidrodinâmica validada por medições batimétricas reais dos últimos 5 anos. Incluir a obrigação de a concessionária executar obras estruturais de mitigação do assoreamento (como guia corrente na foz do estuário) como condição para fazer jus ao reequilíbrio por excesso de assoreamento. Estabelecer que, enquanto as obras de mitigação não forem concluídas, o risco de assoreamento acima da FVR será integralmente da concessionária. Os custos de dragagem e assoreamento devem ser atualizados com base em dados operacionais reais.”
204	Minuta de Contrato	Anexo 1 (PEAA), Anexo 10 (Transição Operacional)	Problema identificado: A ausência de regras claras para janelas de obra pode resultar em paralisações prolongadas do canal, gerando filas na barra e custos elevados de demurrage. Há também risco de conflito com contratos de dragagem e VTMIS já vigentes na APS durante a fase de transição. Proposta de contribuição: “Incluir no contrato dispositivo que obrigue a concessionária a executar obras de dragagem e derrocagem em janelas operacionais previamente comunicadas com antecedência mínima de 30 dias. O plano de obras deve prever alternativas para mitigar filas, sendo vedada a paralisação total do canal por período superior a 48 horas contínuas sem anuência do Comitê de Dragagem. Os contratos vigentes da APS devem ter gatilhos de transição claramente definidos no Anexo 10, evitando descontinuidade dos serviços.”
205	Minuta de Contrato	Anexo 3 (Tarifas e Preços), Tabela de Tarifas de Referência	Problema identificado: O Anexo 3 estabelece Tarifas de Referência por faixa de DWT que diminuem conforme o porte do navio (ex.: R$ 3,14/DWT para até 20.000 DWT; R$ 0,93/DWT para acima de 140.000 DWT). Essa estrutura já reconhece ganhos de escala, mas não prevê mecanismo de redução tarifária progressiva adicional atrelada ao efetivo ganho de profundidade ao longo da concessão. Navios de maior DWT são os que mais se beneficiam do aprofundamento do canal e, simultaneamente, os que geram maior eficiência logística por tonelada transportada — devem, portanto, ter redução tarifária proporcionalmente maior. Proposta de contribuição: “Incluir no Anexo 3 dispositivo que estabeleça fator de redução tarifária progressiva por faixa de DWT a cada fase de aprofundamento do canal, de modo que:(a) Na conclusão da Fase 1 (16m de profundidade), as tarifas de referência sofram redução linear de X% para navios até 80.000 DWT e de Y% para navios acima de 80.000 DWT, sendo Y > X;(b) Na conclusão da Fase 2 (17m de profundidade), novas reduções progressivas sejam aplicadas, com percentuais maiores para as faixas de maior DWT;(c) O fator de redução progressiva seja automaticamente suspenso caso a profundidade contratual não esteja sendo entregue, retomando-se quando a profundidade for restabelecida;(d) Os percentuais de redução (X, Y e seguintes) sejam definidos em consulta pública específica antes da publicação do edital, com base em estudo de elasticidade tarifária e benefício econômico por faixa de porte de navio.”
206	Minuta de Contrato	Anexo 1 (PEAA), item de especificação técnica do canal.	Problema identificado: O contrato estabelece que o canal de acesso é dimensionado para navios com "comprimento total (LOA) de até 366m". Esse limite está defasado em relação à frota atual de cabotagem e longo curso, que já opera embarcações com LOA de até 370m. A manutenção do limite de 366m no contrato pode: a) Impedir a atracação de navios já

			existentes e em operação no Porto de Santos; b) Criar insegurança jurídica para armadores que planejam renovar frota com navios de 370m; c) Contrariar o próprio objetivo da concessão de modernizar e ampliar a capacidade do canal. Proposta de contribuição: “Alterar no Anexo 1 (PEAA) e demais dispositivos contratuais que mencionem o limite de comprimento de navios a expressão "comprimento total (LOA) de até 366m (trezentos e sessenta e seis) metros" para "comprimento total (LOA) de até 370m (trezentos e setenta) metros", ajustando-se as especificações técnicas das bacias de evolução, raios de curvatura e demais parâmetros geométricos do canal para compatibilidade com essa nova dimensão.”
207	Minuta de Contrato	Cláusulas 13.5.4, 13.5.4.1 e 13.5.4.2 do Contrato de Concessão	Problema identificado: O contrato impõe à concessionária a obrigação de elaborar inventário anual de emissões de GEE abrangendo "todas as atividades que sejam executadas na Área da Concessão por terceiros, tais como, a título de exemplo, o trânsito de navios de carga" (13.5.4.2). A redação genérica suscita dúvidas críticas: Escopo temporal e geográfico: Não está claro se a obrigação abrange apenas as emissões do navio durante a navegação no canal de acesso e bacias de evolução, ou também o período em que o navio permanece atracado no berço (hoteling). A redação "trânsito de navios de carga" sugere apenas a passagem, mas o inciso se insere em uma cláusula que abrange toda a "Área da Concessão", que inclui os berços. Responsabilidade pela elaboração: O contrato não esclarece se a concessionária deverá exigir que cada armador forneça seus dados de emissões, se os dados serão estimados pela própria concessionária com base em fatores médios, ou se haverá obrigação contratual direta do armador para com a concessionária. O atual texto impõe à concessionária a obrigação de "elaborar" o inventário, mas, na prática, a concessionária não terá acesso aos dados primários de consumo de combustível, carga e viagem dos navios — estes estão sob posse exclusiva dos armadores. Duplicidade de obrigações: Os armadores já estão sujeitos a regimes obrigatórios de monitoramento e reporte de emissões — IMO DCS (Data Collection System), EU ETS e MRV (Monitoring, Reporting and Verification), e futuramente o Fuel EU Maritime e a regulamentação da OMI sobre GHG. Caso a concessionária exija a submissão de dados adicionais para elaborar seu próprio inventário, os armadores incorrerão em custos administrativos e operacionais adicionais sem clara contrapartida regulatória ou ambiental. Abrangência do GHG Protocol escopo 3: A exigência de que o inventário atenda aos "três escopos previstos no GHG Protocol" (13.5.4.1) pode implicar que as emissões dos navios (escopo 1 para o armador, mas escopo 3 para a concessionária) sejam contabilizadas de forma distinta, gerando assimetria informacional e potenciais conflitos sobre metodologia e fatores de emissão. Proposta de contribuição: Incluir na Cláusula 13.5.4 e seus incisos os seguintes aprimoramentos: (a) Delimitar expressamente que o inventário de emissões de GEE da concessionária, no que se refere ao "trânsito de navios de carga", terá por objeto exclusivamente as emissões geradas durante a navegação do navio no canal de acesso, bacias de evolução e manobras de atracação/desatracação dentro da Área da Concessão, excluídas as emissões do período de navio atracado no berço, que permanecem sob a responsabilidade direta e exclusiva do armador ou do terminal arrendatário;(b) Estabelecer que a concessionária deverá elaborar o inventário de emissões relativas ao trânsito de navios com base em metodologia estimativa padronizada e previamente aprovada pelo Comitê de Dragagem, utilizando fatores de emissão públicos reconhecidos (IMO, IPCC ou equivalentes), sem exigir dos armadores o fornecimento de dados primários de consumo de combustível ou carga, ressalvada a hipótese de adesão voluntária do armador a sistema de reporte direto; (c) Reconhecer que os inventários de emissões já elaborados pelos armadores no âmbito do IMO DCS, EU ETS/MRV ou de programas voluntários (GHG Protocol escopo 1) não precisarão ser replicados ou adaptados para fins do inventário da concessionária, sendo considerados suficientes para demonstrar a conformidade regulatória das emissões dos navios, desde que apresentados quando solicitados pela ANTAQ ou pelo

			Poder Concedente; (d) Incluir dispositivo vedando à concessionária a imposição de restrições operacionais, tarifárias ou de acesso ao canal com fundamento exclusivo na não submissão de dados de emissões por parte do armador, salvo quando expressamente exigido por lei ou norma regulatória superveniente.
208	Minuta de Edital	Seção 2 item 3.5.4; Seção 3 item 3.6.10; Seção 3 item 4.15	Seção 2 3.5.4 - Excluir a obrigatoriedade dos consórcios proponentes terem em sua constituição uma empresa de dragagem. Seção 3 3.6.10 - Excluir a regra de não participação no leilão de empresas "que possuam em seu contrato ou estatuto social finalidade ou objetivo incompatível com o objeto do leilão", pois esta regra traz grave insegurança jurídica Seção 3 4.15 - Justificar o desconto máximo de 5,8% em atendimento ao parágrafo 2º do artigo 15 sobre propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com os objetivos da licitação.
209	Minuta de Contrato	Cláusula 1 item 1.1.42; cláusula 1 item 1.1.88; cláusula 13 item 13.16.6; cláusula 19 item 19.3; cláusula 12 item 12.9, Cláusula 12 item 12.10;	Cláusula 1 item 1.1.42 - Explicitar a metodologia de cálculo do FATOR X, fator de produtividade que se caracteriza como um parâmetro da concessão. Cláusula 1 item 1.1.88 - Excluir o conceito de TARIFA TETO, pois pelo modelo de concessão proposto o valor máximo a ser cobrado dos usuários não é determinado pela ANTAQ e sim resultante da própria licitação. Cláusula 13 item 13.16.6 - Incluir uma cláusula onde sejam explicitados os deveres e direitos dos Usuários para recebimento dos Serviços Adequados e pagamento por modicidade tarifária. Cláusula 19 item 19.3 - Incluir uma cláusula explicitando as formas de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão com base no prazo de concessão, redução ou aumento de obrigações, redução ou aumento de outorga e, subsidiariamente, ajuste tarifário. Cláusula 12 item 12.9 - Incluir um artigo que explicite a participação dos Usuários em todos os comitês de governança instituído no âmbito da concessão. Clausula 12.10 - Prever a criação de uma comissão tripartite - Poder Concedente, Concessionário e Usuários - e atendimento a Lei das Concessões.
210	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		1 - A informação de que o consórcio elaborador do estudo não assume qualquer responsabilidade pela precisão dos dados utilizados precisa ser reformulada, pois isto gera total insegurança quanto as conclusões do próprio estudo. 2 - Quanto a metodologia de avaliação adotada, deve ficar explicito que trata-se do "método do fluxo de caixa desalavancado", pois este modelo é o mais adequado para efeito de avaliação econômico-financeiro de uma negócio. 3 - A data-base considerada de 31/01/2024 torna-se inadequada por estar muito distante do momento atual e o desenvolvimento do Porto de Santos nos últimos 3 anos experimentou grande movimentação de carga e investimentos realizados. Portanto sugere-se atualizar todo estudo para uma data-base mais atual. 4 - As premissas de política pública para modelos de parceria com setor privado, pressupõe que a concessão tenha como objetivo a redução do custo logístico e o aumento de competitividade para a economia brasileira. 5 - O modelo adotado privilegiou a arrecadação de recursos ao invés da redução de custo. Portanto, é um modelo arrecadatório e não um modelo de competitividade. Assim, propõe-se a alteração da modelagem proposta. 6 - Considerando que pela modelagem proposta, 47% da receita arrecadada vai para a Autoridade Portuária de Santos, sem que não haja nenhuma contrapartida de serviços aos usuários, acarreta uma distorção na qual o usuário paga por um serviço não prestado pela APS já que este foi concedido. 7 - Portanto, a modelagem final deve propor uma completa reestruturação da tabela 1 em virtude da transferência dos serviços inclusos nessa tabela para o setor privado, Ou seja, a Tabela 1 deve ser excluída da estrutura financeira da APS. 8 - Não fica explicito na projeção de custos dos serviços de dragagem, sinalização e melhorias operacionais de que haja ganhos de produtividade a serem apropriados pelos usuários - donos da carga. Portanto, os benefícios da concessão serão apropriados pela concessionária ou pelo governo, o que é

			uma política pública inadequada. 9 - Com base nessa análise, sugerimos: . completa reavaliação do EVTEA incluindo um modelo de competitividade . explicitação dos objetivos pretendidos pela concessão . reavaliar a distribuição de riscos . definir alternativas as contas vinculadas ainda em avaliação pelo TCU . propor completa reestruturação da política tarifária no Porto de Santos 10 - A ANUT se coloca à disposição para aprofundar os conceitos aqui propostos em reunião técnica específica.
211	Minuta de Edital	0	A ATP parabeniza a ANTAQ pela realização da Audiência Pública e pela abertura ao diálogo com os diversos agentes do setor portuário, reconhecendo a relevância da iniciativa para o aprimoramento da gestão dos canais de acesso e bacias de evolução. A Associação entende que a concessão pode representar importante instrumento para ampliar a eficiência operacional, a segurança da navegação e a previsibilidade dos investimentos. Sem prejuízo da modelagem proposta para o Porto de Santos, a ATP ressalta que eventuais futuras concessões de canais de acesso devem ser precedidas de avaliação individualizada, considerando as características operacionais, hidrográficas, ambientais, econômicas e concorrenciais de cada complexo portuário, não sendo recomendável a adoção de modelos uniformes. Da mesma forma, recomenda-se que futuras modelagens continuem sendo acompanhadas de justificativa técnica, econômica e regulatória que demonstre, de forma objetiva, os benefícios esperados da concessão, especialmente quanto aos impactos sobre a segurança da navegação, os níveis de serviço, a eficiência logística, a competitividade e a modicidade tarifária.
212	Minuta de Contrato	item 2.2.5 do Anexo 3 do Contrato de Concessão	SUGESTÃO: Alterar a redação do item 2.2.5 do Anexo 3 do Contrato de Concessão, que passa a vigorar com a seguinte redação: “2.2.5. A Concessionária poderá utilizar a Tabela I para promover a Segmentação de Mercado no Porto Organizado, por iniciativa própria ou mediante o Subcomitê de Exploração e Desenvolvimento do Porto, nos termos do Anexo 8, desde que a diferenciação tarifária: i. seja baseada em critérios objetivos, isonômicos, transparentes e auditáveis, tais como prazo, volume, sazonalidade, infraestrutura utilizada, recorrência na contratação dos serviços, características das Cargas e condições de pagamento; ii. observe a Tarifa Teto; iii. seja proporcional às condições técnicas, econômicas, operacionais ou comerciais que a fundamentem; iv. não estabeleça tratamento discriminatório entre Usuários em condições equivalentes; e v. não resulte em subsídio cruzado indevido ou em transferência injustificada de custos entre categorias de Usuários.” FUNDAMENTAÇÃO: A alteração proposta busca assegurar que a segmentação de mercado e a diferenciação tarifária observem os princípios da isonomia, da modicidade tarifária e da livre concorrência. Os arts. 6º e 7º da Lei nº 8.987/1995 exigem a prestação de serviço adequado e o tratamento dos usuários sem discriminações indevidas. No mesmo sentido, a Lei nº 12.815/2013 estabelece como diretrizes da exploração portuária a modicidade e a publicidade das tarifas, bem como o estímulo à concorrência. Embora o item 2.2.5 já exija critérios objetivos e isonômicos, sua redação não assegura expressamente que as diferenciações sejam proporcionais às condições que as fundamentam nem veda a transferência injustificada de custos entre categorias de usuários. A observância da Tarifa Teto, isoladamente, não afasta esse risco, pois diferenças tarifárias praticadas dentro do limite máximo também podem produzir tratamento discriminatório ou distorções concorrenciais. A alteração preserva a liberdade comercial da concessionária, mas condiciona a diferenciação tarifária à transparência, à proporcionalidade e à ausência de subsídios cruzados indevidos. Com isso, aprimora a fiscalização da ANTAQ, protege os usuários e reforça a segurança jurídica e a neutralidade concorrencial da concessão.

213	Minuta de Contrato	Anexo 6, inserção de novo parágrafo.	SUGESTÃO: Inserir no Anexo 6 do contrato disposição semelhante à seguinte: "Os investimentos realizados pelos Usuários, após a assinatura do Contrato, para suprir obrigação contratualmente atribuída à Concessionária poderão ser objeto de ressarcimento ou compensação econômica, mediante comprovação da necessidade da intervenção e da responsabilidade da Concessionária, na forma estabelecida pelo Poder Concedente." FUNDAMENTAÇÃO: A presente sugestão busca disciplinar hipótese excepcional em que o Usuário, para assegurar a continuidade de suas operações, realize investimentos destinados a suprir obrigação contratualmente atribuída à Concessionária. A previsão de mecanismo específico para eventual ressarcimento ou compensação econômica confere maior segurança jurídica à execução do contrato, evita o enriquecimento sem causa e incentiva a pronta solução de situações que possam comprometer a navegabilidade ou a operação portuária. A própria ANTAQ, no Acórdão nº 190-2023-ANTAQ, reconheceu que os usuários não devem ser prejudicados quando houver falhas na manutenção da infraestrutura, ao determinar a criação de mecanismos de abatimento tarifário em casos de redução das condições do canal de acesso. Além disso, a medida não estabelece direito automático ao ressarcimento, condicionando sua concessão à comprovação da necessidade da intervenção e da responsabilidade da Concessionária, preservando o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e o interesse público.
214	Minuta de Contrato	item 9.1. do Anexo 8 do Contrato.	SUGESTÃO: Acrescentar, após o inciso xi do item 9.1 do Anexo 8, novos incisos com a seguinte redação: “xii. 2 (dois) representantes dos titulares de Terminais de Uso Privado localizados no Complexo Portuário de Santos e que utilizem o Acesso Aquaviário ao Porto de Santos, indicados por associação de classe representativa da categoria.” FUNDAMENTAÇÃO: O art. 30, parágrafo único, da Lei nº 8.987/1995 assegura a participação de representantes dos usuários no acompanhamento do serviço concedido. Embora o Anexo 8 já preveja essa participação no Comitê de Dragagem, sua composição contempla os titulares de arrendamentos e não assegura representação específica aos TUPs. Os TUPs utilizam diretamente o acesso aquaviário e são afetados pelas decisões relativas ao Plano de Dragagem, às profundidades, à programação das intervenções e à disponibilidade do canal. Sua inclusão amplia a representatividade do Comitê e evita que as manifestações dos usuários fiquem concentradas nos agentes localizados dentro do Porto Organizado. A alteração também promove tratamento equilibrado entre terminais arrendados e instalações portuárias autorizadas, em conformidade com a isonomia, a neutralidade concorrencial e o estímulo à concorrência previstos na Lei nº 12.815/2013. A participação proposta possui natureza consultiva e não transfere aos usuários competências do Poder Concedente, da ANTAQ, da Administração do Porto ou da Autoridade Marítima. A medida apenas aprimora a transparência e permite que as decisões sejam instruídas por informações operacionais dos diferentes agentes que utilizam a infraestrutura concedida.
215	Minuta de Contrato	item 21.8.2 da Cláusula 21.	SUGESTÃO: Alterar a redação do item 21.8.2 da Cláusula 21, que passa a vigorar com a seguinte redação: “21.8.2. Apurar anualmente os IQS e calcular o Fator Q, na forma dos Anexos 1 e 3, elaborando relatório consolidado sobre o cumprimento das metas de profundidade, disponibilidade, nível de serviço e eficiência operacional, bem como os respectivos efeitos tarifários, a ser encaminhado à ANTAQ, ao Poder Concedente, à Autoridade Portuária e disponibilizado aos Usuários.” FUNDAMENTAÇÃO: A contribuição busca ampliar a transparência da execução contratual, assegurando que os resultados dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) e do Fator Q sejam consolidados e disponibilizados aos usuários da infraestrutura, permitindo o acompanhamento da efetiva qualidade dos serviços prestados e dos impactos sobre a remuneração da Concessionária. A proposta não cria novos indicadores nem altera a metodologia de cálculo prevista na Minuta

			do Contrato. Seu objetivo é apenas conferir publicidade aos resultados já apurados pelo Verificador Independente, fortalecendo a fiscalização pelos usuários, pela Autoridade Portuária, pelo Poder Concedente e pela ANTAQ. A própria ANTAQ reconhece a relevância dos IQS e do Fator Q como instrumentos de monitoramento da prestação dos serviços e de definição da Receita Teto, conforme demonstram os Acórdãos nº 53/2025-ANTAQ e nº 303/2026-ANTAQ. A divulgação periódica desses resultados reforça a transparência da concessão e amplia a previsibilidade quanto aos reflexos dos indicadores sobre a remuneração da Concessionária. A medida fortalece a governança contratual, facilita a identificação de eventuais falhas na prestação dos serviços e contribui para o acompanhamento contínuo do desempenho da Concessionária, sem alterar a sistemática contratual ou criar novas obrigações de aferição.
216	Minuta de Contrato	item 2.1.4 do Anexo 3.	SUGESTÃO: Alterar a redação do item 2.1.4 do Anexo 3, que passa a vigorar com a seguinte redação: “2.1.4. São vedadas cobranças tarifárias ou não tarifárias adicionais pela utilização da infraestrutura e dos serviços contemplados no Grupo Tarifário 1 e pelo uso do PDO, inclusive para custeio da implantação, operação, manutenção ou modernização do Vessel Traffic Management and Information System – VTMIS.” FUNDAMENTAÇÃO: O art. 9º da Lei nº 8.987/1995 exige que a remuneração do serviço concedido observe a estrutura tarifária definida no Edital e no Contrato. O item 2.1.3.1 do Anexo 3 inclui a implantação, a operação e a manutenção do VTMIS entre as atividades remuneradas pelo Grupo Tarifário 1. A alteração explicita que os custos relacionados ao VTMIS já estão abrangidos pela tarifa de infraestrutura do acesso aquaviário e não podem fundamentar cobrança autônoma dos usuários. A medida evita duplicidade de remuneração, amplia a previsibilidade tarifária e reforça a modicidade e a segurança jurídica, sem impedir a obtenção de Receitas Não Tarifárias por atividades distintas daquelas abrangidas pelo Grupo Tarifário 1.
217	Minuta de Contrato	Contrato IX – Qualidade do serviço, item 118.	SUGESTÃO: Inserir esse item em IB PCE = (Nº trajetos totais/ Nº trajetos sem perda) ×100 Onde: Nº de trajetos sem perda = Número de trajetos monitorados sem perda de rastreamento superior a 30 segundos; Nº trajetos totais = número total de trajetos monitorados pelo VTMIS. Meta mínima: 99,0% JUSTIFICATIVA: Sugere-se que o indicador IB não seja baseado exclusivamente na disponibilidade do VTMIS, mas também em sua efetividade operacional, por meio de métricas de cobertura e confiabilidade do rastreamento das embarcações. A simples operação do sistema não assegura a adequada prestação do serviço nem a geração dos ganhos de segurança e eficiência que justificam sua implantação.
218	Minuta de Contrato	Contrato IX – Qualidade do serviço, item 118.	SUGESTÃO: Inserir mais um item de IA: ICSN= (Dano/Dconformes)×100 Onde: • ICSN = Índice de Conformidade da Sinalização Náutica (%); • Dconformes = número de dias em que todos os auxílios à navegação obrigatórios estiveram em conformidade com os requisitos da Autoridade Marítima; • Dano = número total de dias do período de apuração. • Meta: 99% JUSTIFICATIVA: O indicador IA, na forma atualmente proposta, encontra-se concentrado essencialmente na manutenção da profundidade do canal de acesso. Embora o calado seja um elemento fundamental para a capacidade operacional da infraestrutura, ele não representa, isoladamente, a qualidade do serviço prestado aos usuários. A segurança e a eficiência da navegação dependem igualmente da adequada disponibilidade e confiabilidade dos auxílios à navegação, incluindo boias, balizas, sinais luminosos e demais elementos do balizamento. A degradação desses ativos pode gerar restrições operacionais, aumento do risco de incidentes, redução da eficiência das manobras e impactos à navegabilidade, mesmo quando a profundidade contratual é integralmente mantida.

219	Minuta de Contrato	Contrato – Anexo 3, item 4.1.2.	SUGESTÃO: Apontamento: Esclarecer no Edital e/ou na Minuta do Contrato qual será o responsável pela cobrança da tarifa fixa de fundeio, tendo em vista que a modelagem disciplina a tarifa variável, mas não explicita se a receita da tarifa fixa permanecerá sob responsabilidade da Autoridade Portuária (APS) ou será transferida à Concessionária. Faz-se necessário trazer mais clareza para esse ponto.
220	Minuta de Contrato	Segmentação de mercado, item 1.1.82.	SUGESTÃO: Apontamento: A modelagem proposta estabelece, de um lado, a existência de tarifas teto por faixas de DWT e, de outro, admite a adoção de estratégias de segmentação de mercado pelo concessionário, sem disciplinar de forma clara e detalhada a interação entre esses dois instrumentos. Tal lacuna normativa pode ensejar incertezas quanto aos limites e às condições de aplicação de tarifas diferenciadas. É preciso que se o contrato deixe claro como será realizado os ajustes e definições da Tarifa-Teto após eventual segmentação tarifária pela autoridade portuária. A segmentação de mercado também deve ser realizada com transparência, indicando com clareza qual a estratégia e objetivo, sendo disponibilizado ao usuário a justifica técnica, econômica e o memorial de cálculo.
221	Minuta de Contrato	Das Embarcações Verdes item 16.10.	SUGESTÃO: Alterar a redação do item 16.10, para: 16.10. A Concessionária concederá descontos sobre as Tarifas Portuárias para embarcações classificadas como sustentáveis (embarcações verdes), com menor índice de emissão de gases poluentes frente ao valor médio recorrente das emissões dos demais navios, observada a regulamentação estabelecida pela ANTAQ, com base nas diretrizes de política pública setorial provenientes do Poder Concedente. JUSTIFICATIVA: A concessão não deve transformar em faculdade da concessionária uma política pública setorial já estabelecida e alinhada às diretrizes nacionais de descarbonização do transporte marítimo e portuário. Atualmente, o incentivo às embarcações ambientalmente mais eficientes encontra-se implementado no Porto de Santos e é compatível com as iniciativas conduzidas pelo Ministério de Portos e Aeroportos e pela ANTAQ voltadas à redução das emissões de gases de efeito estufa no setor. A redação proposta no item 16.10 estabelece que a concessionária "poderá" conceder descontos às embarcações sustentáveis, o que torna a adoção do benefício meramente facultativa. Tal modelo gera insegurança regulatória e reduz a previsibilidade dos incentivos econômicos necessários para estimular investimentos dos armadores em tecnologias de menor emissão. Recomenda-se, portanto, a manutenção da política atualmente vigente ou o estabelecimento de critérios mínimos obrigatórios para a concessão dos descontos, preservando o alinhamento da concessão com os objetivos de sustentabilidade, transição energética e descarbonização definidos para o setor portuário brasileiro e evitando que incentivos ambientais fiquem sujeitos exclusivamente à estratégia comercial do concessionário.
222	Minuta de Contrato	Taxas de assoreamento, reequilíbrio econômico-financeiro e revisão do contrato, item 18.3.2.	SUGESTÃO: Apontamento: Conforme informado pela a APS, as faixas de assoreamento atualmente previstas encontram-se inferiores aos valores usualmente verificados na prática operacional. Tal circunstância indica que o contrato de concessão poderá iniciar-se já em cenário de desequilíbrio potencial, na medida em que há elevada probabilidade de o volume real de assoreamento superar os limites estabelecidos na Faixa de Valores de Referência (FVR). Nesse contexto, ante a sistemática prevista na cláusula 18.3.2, a superação dos limites da FVR ensejará o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro por meio de Revisão Extraordinária. Como consequência, tal dinâmica poderá resultar em revisões contratuais recorrentes e eventuais majorações dos valores constantes da Tabela 1. Faz-se necessário os ajustes dessas faixas.

223	Minuta de Edital	1.10.1. Eventuais pedidos de esclarecimentos deverão ser apresentados no prazo definido pelo Cronograma do Capítulo IX deste Edital, por meio eletrônico no sítio da ANTAQ, em formulário próprio que será disponibilizado em área própria do Leilão.	A Lei nº 14.133/2021 estabelece em seu art. 164 que esclarecimentos a edital de licitação podem ser protocolados “ até 3 (três) dias úteis antes da data de abertura do certame”. Assim, sugere-se que seja permitida a apresentação de pedidos de esclarecimentos até três dias úteis antes da data estabelecida para a entrega dos documentos dos volumes 1 e 2.
224	Minuta de Edital	Subseção III – Habilitação Técnica Item 4.55, e outros que se adequem à contribuição	Como proteção e salva guarda à soberania nacional da logística de navegação pelos portos e vias navegáveis do País, especificamente neste caso dos Acessos Aquaviários do Porto de Santos, é fundamental que o Edital exija a construção nos estaleiros nacionais com conteúdo local mínimo de 50% das dragas e equipamentos de dragagem a serem utilizados nesta concessão, registradas na Bandeira Brasileira e com a respectiva tripulação nacional. - a comprovação desta exigência se dará através de Carta de Intenção de Aquisição pelo consórcio a ser apresentado nos documentos da licitação, firmado pelos representantes legais do estaleiro nacional e da empresa de projeto da draga e dos equipamentos complementares. - no prazo de 60 dias após a homologação da licitação deverá ser apresentado o contrato definitivo firmado pelo Consórcio e pelo estaleiro de construção da draga e equipamentos complementares, com as respectivas especificações técnicas e arranjo geral. - o contrato de construção deverá mencionar o prazo de 180 dias, após a homologação, para início da construção, com prazo de conclusão em até 24 meses após.
225	Minuta de Edital	1.12. A CPLA não prestará esclarecimentos a pedidos: 1.12.2. apresentados em formato diverso ao previsto no item 1.11; 1.12.3. que não tenham relação direta com o conteúdo do Edital e de seus Anexos; e 1.12.4. que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, que não constem expressamente do Edital e seus Anexos.	As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados que compõem o EVTEA do projeto são essenciais à adequada compreensão do objeto do certame, de forma que tais documentos devem ser contemplados no rol de itens passíveis de esclarecimentos pela CPLA.
226	Minuta de Edital	1.24.1. Para empresas dos países signatários da Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Estrangeiros, firmada pela República Federativa do Brasil, em 5 de outubro de	Desde a Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Estrangeiros, firmada pela República Federativa do Brasil, em 5 de outubro de 1961, e promulgada pelo Decreto Federal nº 8.660/2016, as Repartições Consulares do Ministério das Relações Exteriores dos países participantes da Convenção não realizam mais o serviço de legalização e autenticação consular, sendo adotado o procedimento de apostilamento tanto para documentos públicos como para documentos privados (ocasião na qual o apostilamento comprova a autenticidade do referido documento e/ou o reconhecimento de firma do signatário conforme o caso). Sendo assim, sugere-se o ajuste do texto do item em

		1961, e promulgada pelo Decreto Federal nº 8.660/2016, não haverá a exigência de legalização diplomática ou consular de documentos públicos estrangeiros, desde que observado e atendido o disposto na referida convenção.	referência para que haja menção expressa também aos documentos privados. Texto sugerido: "1.24.1. Para empresas dos países signatários da Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Estrangeiros, firmada pela República Federativa do Brasil, em 5 de outubro de 1961, e promulgada pelo Decreto Federal nº 8.660/2016, não haverá a exigência de legalização diplomática ou consular de documentos públicos ou privados estrangeiros, desde que observado e atendido o disposto na referida convenção."
227	Minuta de Edital	1.25. Os documentos redigidos em língua estrangeira deverão ser autenticados junto às Repartições Consulares do Ministério das Relações Exteriores e traduzidos por tradutor juramentado.	O item 1.25 do Edital prevê que documentos redigidos em língua estrangeira deverão ser autenticados junto às repartições consulares, enquanto os itens 1.24.1 e 1.24.2 estabelecem o apostilamento para países signatários da Convenção de Haia e a dispensa de legalização consular nesses casos. Assim, com o objetivo de incremento da clareza e completudo do item em referência, e considerando que desde a Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Estrangeiros, firmada pela República Federativa do Brasil, em 5 de outubro de 1961, e promulgada pelo Decreto Federal nº 8.660/2016, as Repartições Consulares do Ministério das Relações Exteriores dos países participantes da Convenção não realizam mais o serviço de legalização e autenticação consular, sendo adotado o procedimento de apostilamento previsto na convenção, sugere-se o ajuste do texto para que fique claro que o item é aplicável apenas aos documentos oriundos de países não signatários da Convenção: "1.25. Os documentos redigidos em língua estrangeira e oriundos de países não signatários da Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Estrangeiros, firmada pela República Federativa do Brasil, em 5 de outubro de 1961, e promulgada pelo Decreto Federal nº 8.660/2016, deverão ser autenticados junto às Repartições Consulares do Ministério das Relações Exteriores e traduzidos por tradutor juramentado."
228	Minuta de Edital	3.4.1.1. A declaração prevista no Item 3.4.1 deverá ser emitida por instituição de direito público ou por notário de direito público, devidamente reconhecida pela autoridade consular brasileira do país de origem, e traduzida por tradutor juramentado.	A disposição faz referência a declaração de inexistência de documentos equivalentes aos solicitados no Edital em países de origem de Proponente estrangeira. Sendo assim, sugere-se ajustar a disposição para que a declaração seja emitida pela própria Proponente. Sugestão de texto: "3.4.1.1. Na hipótese da inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste Edital ou de órgão(s) no país de origem que os autentique(m), deverá ser apresentada declaração conforme Modelo 7, informando tal fato, sob as penas da lei, firmada pela Proponente".
229	Minuta de Edital	3.4.4.1. A procuração deverá ser emitida na língua oficial do país de origem da Proponente, devidamente consularizada, observado o disposto no Item 1.24.1, com tradução juramentada e registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos.	Nos termos do item 3.4.4.1 do Edital, apenas a procuração que constitui a pessoa domiciliada no Brasil como representante da proponente estrangeira deve ser registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos, além de ser consularizada (ou apostilada, conforme o caso) e traduzida por tradutor juramentado. Não há, no Edital, exigência de registro em cartório para quaisquer outros documentos estrangeiros, bastando, para estes, o cumprimento das providências previstas no item 1.25 (apostilamento ou consularização e tradução juramentada) para garantia de sua validade jurídica. Neste sentido, outras agências federais, como a ANTT, preveem em seus editais que, à exceção de tal procuração, “especificamente para os fins de participação no Leilão é dispensado o registro da tradução juramentada dos demais documentos estrangeiros da Proponente, incluindo a apostila, no

			Cartório de Registro de Títulos e Documentos” (do que servem de exemplo os editais de concessão nº 01/2021, 04/2024, 06/2024, entre outros). Dessa forma, sugerimos a inclusão de item no Edital explicitando que, salvo o caso da procuração de que trata o item 3.4.4.1, o registro é dispensável para os demais documentos estrangeiros de habilitação a serem apresentados.
230	Minuta de Edital	3.5.4. A Empresa de Dragagem, como membro do Consórcio, deverá deter pelo menos [15% (quinze por cento)] de participação.	Não se identifica, nos documentos que embasam a modelagem, qualquer justificativa técnica, econômica ou regulatória específica que fundamente o percentual de 15% (quinze por cento) de participação mínima de empresa de dragagem na estrutura societária da futura concessionária. A ausência de motivação expressa para a definição desse parâmetro compromete a aderência do requisito aos princípios da motivação, proporcionalidade e razoabilidade. Com efeito, embora os estudos técnicos reconheçam a centralidade da atividade de dragagem no escopo da concessão — tanto sob a perspectiva operacional quanto econômica —, não há, nos documentos analisados, qualquer correlação demonstrada entre esse diagnóstico e o percentual de participação societária exigido. Em outras palavras, a modelagem identifica corretamente a relevância da dragagem, mas não justifica por que essa relevância se traduz, especificamente, em um piso de 15% de participação societária, e não em outro critério técnico, como, por exemplo, exigências mais robustas de qualificação operacional ou de desempenho. Nesse contexto, entende-se que a elevação do percentual mínimo de participação de empresas de dragagem em consórcio para 50% (cinquenta por cento) apresenta maior aderência à lógica do próprio projeto. Isso porque uma participação societária mais relevante dessas empresas tende a gerar maior alinhamento de incentivos, refletido em maior comprometimento com o empreendimento, inclusive em termos de aporte de capital, bem como maior capacidade efetiva de influência na governança e na tomada de decisões estratégicas. Tal aspecto revela-se particularmente relevante em um contrato cuja execução depende, de forma crítica, da adequada realização de investimentos e operações de elevada complexidade técnica, como dragagem de aprofundamento, derrocagem, implantação e operação de sistemas de monitoramento (inclusive VTS/VTMIS), balizamento e cumprimento de condicionantes ambientais. Adicionalmente, considerando que os riscos técnicos mais relevantes do projeto — notadamente aqueles associados ao assoreamento, à variabilidade de volumes de dragagem e às condições operacionais do canal — estão diretamente relacionados à expertise das empresas de dragagem, parece razoável que tais agentes detenham participação societária mais expressiva, compatível com o grau de responsabilidade técnica que lhes será, na prática, atribuído ao longo da execução contratual. Dessa forma, a revisão do percentual mínimo de participação societária, ou, alternativamente, a apresentação de justificativa técnica detalhada que fundamente o parâmetro atualmente proposto, mostra-se necessária para assegurar a coerência interna da modelagem, a adequada alocação de riscos e a observância dos princípios que regem a atuação administrativa.
231	Minuta de Contrato	**PROPOSIÇÃO – VEDAÇÃO À PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS VINCULADAS A ESTADOS SOBERANOS ESTRANGEIROS – Capítulo III, Seção I, da minuta do edital**	**PROPOSIÇÃO – VEDAÇÃO À PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS VINCULADAS A ESTADOS SOBERANOS ESTRANGEIROS – Capítulo III, Seção I, da minuta do edital** Solicita-se que a ANTAQ, em conjunto com o Ministério de Portos e Aeroportos – MPOR e com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, promova avaliação técnica, jurídica, regulatória e concorrencial acerca da conveniência e oportunidade de estabelecer, no âmbito da presente concessão e como medida de Política Pública, **restrições à participação de empresas estrangeiras que sejam integrantes da administração pública estrangeira**, controladas direta ou indiretamente por Estado soberano estrangeiro, ou com filiais em paraísos fiscais detentores da propriedade de equipamentos de dragagem ou que estejam sujeitas à influência ou subsídios dominantes de governos estrangeiros. A presente

			proposição decorre da constatação de que diversas jurisdições adotam mecanismos destinados à proteção de setores considerados estratégicos para a segurança nacional e para a preservação de sua infraestrutura crítica. Países como os Estados Unidos da América, a Argentina e El Salvador possuem instrumentos legais que restringem ou condicionam a participação de empresas estatais estrangeiras ou controladas por governos estrangeiros em determinados setores de infraestrutura, tal como em concessões e obras de dragagem, justamente em razão dos riscos associados à concentração de ativos estratégicos, à soberania nacional, à segurança da cadeia logística e às potenciais distorções concorrenciais decorrentes do suporte estatal. Os acessos aquaviários dos portos organizados constituem infraestrutura essencial ao funcionamento do comércio exterior brasileiro, à logística nacional, ao abastecimento da população, à competitividade da economia e à própria segurança nacional, razão pela qual recomenda-se que eventual participação de empresas submetidas ao controle de Estados soberanos estrangeiros seja precedida de avaliação específica quanto aos seus impactos concorrenciais, econômicos, estratégicos e geopolíticos. Caso se conclua pela inexistência de fundamento jurídico suficiente para a adoção de restrições de participação no presente certame, propõe-se, subsidiariamente, que a ANTAQ, em conjunto com o MPOR e o CADE, **avalie mecanismos regulatórios destinados a assegurar a efetiva isonomia concorrencial entre empresas brasileiras privadas e empresas estrangeiras vinculadas a Estados soberanos estrangeiros**, tais como: a) Concessão com critério objetivo de **preferência para a contratação** de empresas brasileiras; ou b) Adoção de mecanismos de equalização concorrencial, mediante **margem de preferência** ou **fator de equalização de propostas**, em moldes semelhantes aos já previstos no ordenamento jurídico brasileiro para outros contextos licitatórios, de forma a neutralizar vantagens competitivas decorrentes do apoio estatal estrangeiro e assegurar condições efetivamente isonômicas de disputa. Nesse contexto, sugere-se a análise de medidas para preservar a livre concorrência, a competitividade da indústria nacional, a diversidade de agentes econômicos e o desenvolvimento sustentável do setor portuário brasileiro. A adoção de tais medidas encontra fundamento na necessidade de harmonizar os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência com a defesa da soberania nacional, da segurança das infraestruturas críticas, da ordem econômica e do desenvolvimento nacional, estimulando a participação de empresas brasileiras em condições técnicas e econômicas efetivamente equânimes nos certames destinados à exploração de ativos estratégicos.
232	Minuta de Edital	4.1.3. Serão admitidas assinaturas digitais, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do artigo 5º, inciso II, do Decreto Federal 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.	Com o objetivo de incremento da clareza e completudo do item em referência, sugere-se a complementação do texto no seguinte sentido: "4.1.3. Serão admitidas assinaturas digitais, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do artigo 5º, inciso II, do Decreto Federal 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, ou desde que o documento seja assinado digitalmente com certificado ICP-Brasil e acompanhado de comprovação de validação das assinaturas eletrônicas por meio de relatório gerado pelo Instituto Nacional de Tecnologia da Informação (validar.iti.gov.br)".

233	Minuta de Edital	4.3. As Proponentes deverão apresentar as seguintes declarações, quando aplicável, conforme os modelos constantes dos Anexos ao Edital:	Nos termos do item 4.3 do Edital, o proponente deve apresentar determinadas declarações como condição para participação no certame, incluindo, por exemplo, a Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal (Modelo 10) e a Declaração de Cumprimento de dxigências de Reserva de Cargos para Pessoa com Deficiência e para Reabilitado da Previdência Social (Modelo 17). Tais declarações, no entanto, não são compatíveis com a realidade de proponentes estrangeiros, uma vez que se referem a obrigações trabalhistas e sociais específicas da legislação brasileira. Nesse sentido, em situações em que determinada declaração exigida pelo Edital se mostre, na forma prevista, incompatível com a realidade do proponente estrangeiro na fase de licitação, entende-se que seria suficiente a apresentação de declaração pela Proponente afirmando que, caso venha a ser vencedora, a SPE a ser constituída cumprirá integralmente os requisitos pertinentes após a adjudicação/assinatura do Contrato, de forma a resguardar a futura conformidade da SPE, sem prejuízo da participação da Proponente estrangeira no certame. Sendo assim, com o objetivo de incremento da clareza e completudo do item em referência, sugere-se a inclusão de subitem ressalvando expressamente as obrigações atinetes às Proponentes estrangeiras. Redação sugerida: "4.3.9. Às Proponentes estrangeiras não são aplicáveis a Declaração de Regularidade ao art. 7º, XXXIII, da Constituição Federal (Modelo 10) e a Declaração de Cumprimento de dxigências de Reserva de Cargos para Pessoa com Deficiência e para Reabilitado da Previdência Social (Modelo 17), devendo, em seu lugar, ser apresentada a Declaração de Inexistência de Documento Estrangeiro Equivalente (Modelo 7).".
234	Minuta de Edital	4.32. Caso o prazo de validade da Garantia da Proposta expire antes da assinatura do Contrato de Concessão, as Proponentes deverão, até o [30º (trigésimo) dia] anterior ao vencimento, renovar a Garantia da Proposta por igual período, sob pena de desclassificação.	Considerando (i) o valor expressivo da garantia (R$ 234.534.479,89); e (ii) os princípios da razoabilidade, proporcionalidade, economicidade e competitividade, a manutenção de garantias de todas as proponentes por períodos superiores ao estritamente necessário onera desproporcionalmente as empresas que não seguirão no processo após a homologação e adjudicação do objeto do leilão, sem ganho adicional de segurança para a Administração. Assim, sugere-se que a exigência do item 4.32 seja ajustada para que a Garantia da Proposta permaneça válida, no mínimo, do protocolo (Entrega dos Documentos) até a homologação e adjudicação do resultado, acrescida de 60 (sessenta) dias, prazo suficiente para eventual execução do instrumento, não sendo necessária a sua renovação automática por períodos sucessivos quando já concluída a fase de julgamento e proclamado o vencedor. A obrigação do item 4.32 de “renovar a Garantia da Proposta por igual período, sob pena de desclassificação” deve recair apenas sobre a Proponente vencedora, após a homologação e adjudicação, e até a assinatura do Contrato de Concessão — momento a partir do qual a garantia da proposta perde a finalidade para as demais proponentes. Ou seja, o mais razoável e proporcional é que somente a Adjudicatária mantenha/renove a garantia (ou apresentaria endosso de prorrogação, no caso de seguro-garantia) até a assinatura do contrato, sendo as garantias das demais proponentes dispensadas de renovação e liberadas após a homologação/adjudicação do certame.
235	Minuta de Edital	4.55. Para fins de qualificação técnica, é necessário que a Proponente, em caso de participação isolada, ou ao menos uma das consorciadas, em caso de Consórcio, se enquadre como uma Empresa de Dragagem, mediante a	Considerando que o item 4.55 do Edital estabelece requisito central de qualificação técnica, consistente na obrigatoriedade de que a Proponente, isoladamente ou por meio de ao menos uma das consorciadas, se enquadre como Empresa de Dragagem (com participação mínima de 50 % no Consórcio), mediante o atendimento de critérios específicos, entende-se que a verificação desse requisito possui natureza habilitatória essencial e, portanto, deve ser aferida previamente à participação efetiva na sessão do leilão. Nesse contexto, a eventual postergação da análise da qualificação técnica para momento posterior à etapa competitiva pode ensejar distorções relevantes no certame, na medida em que permitiria a participação de agentes que, em tese, não atendem às condições mínimas de habilitação estabelecidas no Edital, com potencial de influenciar artificialmente a dinâmica concorrencial,

		comprovação de atendimento a todos os seguintes requisitos: (...)	especialmente no que se refere à formulação de lances e à definição do resultado do leilão. Tal cenário pode comprometer os princípios da isonomia, da competitividade e da seleção da proposta mais vantajosa, uma vez que proponentes efetivamente qualificados poderiam ser prejudicados pela atuação de agentes que não reúnem os requisitos técnicos exigidos para a execução do objeto contratual. Diante disso, sugere-se que a aferição do atendimento aos requisitos de qualificação técnica previstos no item 4.55 seja realizada previamente à sessão do leilão, no âmbito da análise do Volume 1, de modo que apenas os proponentes que comprovadamente atendam às exigências editalícias sejam admitidos à fase competitiva. Tal medida contribui para assegurar a integridade do procedimento licitatório, a efetiva competição entre agentes qualificados e a adequada seleção do futuro concessionário.
236	Minuta de Edital	4.55.1. Atestado(s) fornecido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado, em nome da Proponente ou de consorciada que integre a Proponente, comprovando ter executado, em qualquer tempo, serviços com equipamentos do tipo [Draga Autotransportadora de Sucção e Arrasto (TSHD) e Dragas Mecânicas], totalizando um mínimo de 3.629.495,60 m³ (três milhões, seiscentos e vinte e nove mil e quatrocentos e noventa e cinco inteiros e sessenta centésimos de material removido, referente a aproximadamente [50% (cinquenta por cento)] do volume estimado para a 1ª Fase de implantação do empreendimento;	A exigência contida na Subcláusula não deixa claro se a necessidade de comprovação da experiência prévia da proponente está relacionada à execução de dragagem de aprofundamento ou de dragagem de manutenção. Essa distinção é essencial na medida em que os estudos técnicos e o Ato Justificatório evidenciam que o escopo inicial da concessão envolve a realização de intervenções estruturais relevantes, notadamente dragagem de aprofundamento e derrocagem, atividades estas que possuem natureza, complexidade operacional e riscos significativamente distintos da dragagem de manutenção. Com efeito, o projeto contempla a ampliação da profundidade do canal de acesso, com intervenções que incluem dragagem de aprofundamento em trechos críticos e a execução de derrocagem, conforme expressamente indicado nos documentos técnicos que embasam a modelagem. Tais atividades constituem parcela relevante dos investimentos iniciais e são determinantes para o atingimento das condições operacionais projetadas para o canal, o que reforça a necessidade de que a futura concessionária possua experiência específica e comprovada na execução desse tipo de obra. Nesse contexto, a utilização de uma exigência genérica de comprovação de experiência em “dragagem” pode não ser suficiente para aferir a real capacidade técnica da proponente, uma vez que a dragagem de aprofundamento apresenta desafios operacionais, logísticos e de engenharia substancialmente distintos daqueles inerentes à dragagem de manutenção. Adicionalmente, a derrocagem configura atividade altamente especializada, envolvendo técnicas construtivas específicas, planejamento detalhado e controle rigoroso de execução, sendo essencial que haja exigência expressa de comprovação de experiência também nesse tipo de intervenção. Importa destacar, ainda, que os estudos técnicos indicam volumes expressivos de dragagem e a necessidade de execução dessas intervenções em horizonte temporal compatível com a fase inicial da concessão, o que exige elevada capacidade operacional e mobilização de equipamentos adequados. Assim, a demonstração de experiência em execução de grandes volumes de dragagem em períodos compatíveis com as exigências contratuais constitui elemento relevante para mitigar riscos de atraso na implantação e assegurar a adequada prestação do serviço desde o início da concessão. Considerando que a concessão possui prazo de 25 anos e que, após a conclusão das intervenções iniciais, seu objeto principal consistirá na gestão contínua do canal de acesso e na execução de dragagens periódicas de manutenção, revela-se igualmente importante que a futura concessionária demonstre experiência prévia na execução e gestão de contratos complexos e contínuos de dragagem de manutenção e gerenciamento de acessos aquaviários. A experiência na gestão de contratos de longa duração diferencia-se substancialmente da execução de obras isoladas, exigindo capacidade permanente de planejamento operacional, monitoramento hidrossedimentológico, programação de campanhas de dragagem, gestão ambiental, coordenação logística, mobilização contínua de equipamentos e resposta tempestiva às variações das condições de navegabilidade. Trata-se de competências diretamente relacionadas ao objeto contratual e indispensáveis para assegurar a manutenção dos parâmetros operacionais do canal ao longo de toda a vigência da concessão. Nesse sentido, recomenda-se que a qualificação técnica

			contemple também a comprovação de experiência na execução de contratos de dragagem de manutenção e gestão de canais de acesso de elevada complexidade por período prolongado, preferencialmente superior a dez anos, evidenciando a capacidade da Proponente de administrar, de forma contínua, elevados volumes de assoreamento e garantir a manutenção das condições operacionais da infraestrutura aquaviária. Tal comprovação deve ser acompanhada da demonstração de disponibilidade de frota própria ou de equipamentos compatíveis com as exigências operacionais do empreendimento
237	Minuta de Edital	4.55.1. Atestado(s) fornecido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado, em nome da Proponente ou de consorciada que integre a Proponente, comprovando ter executado, em qualquer tempo, serviços com equipamentos do tipo [Draga Autotransportadora de Sucção e Arrasto (TSHD) e Dragas Mecânicas], totalizando um mínimo de 3.629.495,60 m³ (três milhões, seiscentos e vinte e nove mil e quatrocentos e noventa e cinco inteiros e sessenta centésimos de material removido, referente a aproximadamente [50% (cinquenta por cento)] do volume estimado para a 1ª Fase de implantação do empreendimento;	Recomenda-se que a qualificação técnica contemple a comprovação de experiência na execução de todos os escopos previstos na modelagem, incluindo dragagem de aprofundamento, derrocagem e dragagem de manutenção e gestão de canais de acesso de elevada complexidade por período prolongado, preferencialmente superior a dez anos, evidenciando a capacidade da Proponente de administrar, de forma contínua, elevados volumes de assoreamento e garantir a manutenção das condições operacionais da infraestrutura aquaviária. Sempre que possível, tal comprovação deve ser acompanhada da demonstração de disponibilidade permanente de frota própria ou de equipamentos compatíveis com as exigências operacionais do empreendimento, de modo a evidenciar a capacidade de resposta contínua às demandas da concessão. Diante do exposto, entende-se necessário o aprimoramento da redação da Subcláusula, de modo a explicitar a exigência de comprovação de experiência específica, preferencialmente superior a 10 anos, alinhada aos escopos efetivos do empreendimento, tanto de apofundamento quanto de manutenção, nos seguintes termos: "4.55.1. Atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, em nome do responsável técnico pelo serviço e em nome da Proponente, comprovando ter executado: (i) Dragagem de aprofundamento com equipamentos do tipo Draga Autotransportadora de Sucção e Arrasto (TSHD) e Dragas Mecânicas, totalizando um mínimo de 3.629.495,60 m³ (três milhões, seiscentos e vinte e nove mil e quatrocentos e noventa e cinco inteiros e sessenta centésimos) de material removido, referente a aproximadamente [50% (cinquenta por cento)] do volume estimado para a 1ª Fase de implantação do empreendimento; (ii) Derrocagem de qualquer método de execução; e (ii) gestão e execução de contrato(s) de dragagem de manutenção e gerenciamento de canal(is) de acesso aquaviário de elevada complexidade, com retirada de volume mínimo de 2.000.000 m³ de sedimentos anuais, e duração mínima de 10 (dez) anos, demonstrando experiência na manutenção contínua das condições operacionais de navegação." Tal ajuste contribui para alinhar os requisitos de habilitação técnica à complexidade do objeto contratual, reduzir riscos de execução e conferir maior segurança ao Poder Concedente quanto à capacidade da futura concessionária de cumprir integralmente as obrigações assumidas.
238	Minuta de Edital	4.55.1.1. Será permitido o somatório de atestados para a comprovação de que trata o Item 4.55.1. 4.55.1.2. Quando se tratar de Proponente estrangeira, será permitida a apresentação de atestados de qualificação técnica emitidos no exterior, sem a necessidade de que os volumes indicados no Item	A redação do item 4.55.1.1 admite, de forma ampla, o somatório de atestados para fins de comprovação da qualificação técnica exigida no item 4.55.1, sem estabelecer qualquer limitação mínima quanto à representatividade individual de cada atestado em relação ao quantitativo total exigido. Embora o somatório de atestados seja prática admissível em processos licitatórios, sua adoção irrestrita pode comprometer a efetividade da aferição da capacidade técnica da proponente, especialmente em projetos de elevada complexidade operacional, como é o caso da presente concessão, que envolve a execução de volumes expressivos de dragagem em condições técnicas desafiadoras e em prazos determinados. Com efeito, a ausência de limitação quanto ao peso relativo de cada atestado permite que o quantitativo mínimo exigido seja atingido por meio da agregação de múltiplos contratos de pequeno porte, o que não necessariamente comprova a experiência da proponente na execução de empreendimentos de escala e complexidade compatíveis com o objeto da

		4.55.1 sejam registrados no CREA. 4.55.1.3. Nos atestados de que trata o Item 4.55.1, as informações de interesse para esta licitação devem ser, preferencialmente, destacadas. 4.55.1.4. Nos atestados de serviços executados em consórcio serão considerados, para comprovação do quantitativo, os serviços executados pelo Proponente ou pela(s) consorciada(s) que integra(m) o Consórcio que estejam discriminados separadamente no atestado técnico, para cada participante do consórcio. 4.55.1.5. Se as quantidades de serviços não estiverem discriminadas no corpo do atestado, serão considerados os quantitativos comprovados por tal documento na proporção da participação do Proponente ou da(s) consorciada(s) que integra(m) o Consórcio na composição inicial do consórcio. 4.55.1.6. Para o caso do Item 4.55.1.5, para fins de comprovação do percentual de participação do consorciado nos serviços executados, deverá ser juntada ao atestado cópia do instrumento de constituição do consórcio. 4.55.1.7. Eventuais omissões no conteúdo dos documentos exigidos poderão ser supridas por atestado complementar da pessoa jurídica para a qual foi prestado o serviço, desde que devidamente registrado no CREA, de forma a atender inequivocamente às	concessão. Tal situação pode resultar na habilitação de agentes que, embora formalmente atendam ao requisito quantitativo, não demonstrem capacidade efetiva de mobilização, planejamento e execução de obras de grande vulto, o que é particularmente sensível no contexto das intervenções iniciais de dragagem de aprofundamento. Nesse sentido, observa-se que, em diversos projetos de infraestrutura e concessões de serviços públicos, a Administração Pública adota mecanismos de calibragem da qualificação técnica, de modo a assegurar que os atestados apresentados reflitam experiência compatível com a escala do empreendimento, inclusive mediante a exigência de quantitativos mínimos por atestado ou limitação do número de documentos passíveis de somatório. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da redação do item 4.55.1.1, de forma a estabelecer um critério mínimo de representatividade para cada atestado apresentado, garantindo que a experiência comprovada seja aderente à complexidade do objeto licitado. Propõe-se, assim, a seguinte redação: “4.55.1.1. Será permitido o somatório de atestados para a comprovação de que trata o Item 4.55.1, desde que cada atestado apresentado comprove a execução de quantitativo não inferior a 33,3% (trinta e três vírgula três por cento) do quantitativo mínimo exigido.” Tal ajuste contribui para reforçar a robustez da análise de qualificação técnica, reduzir o risco de inexecução contratual e assegurar maior aderência entre os requisitos editalícios e a complexidade do empreendimento.

		exigências deste Edital quanto às características que deverão constar dos atestados de capacidade técnica. 4.55.1.8. Nos atestados de que tratam o Item 4.55.1, deverão estar explícitos, pelo menos: (a) o nome, o CNPJ, o endereço e os contatos de e-mail, telefone e representante legal da empresa fornecedora do atestado; (b) a especificação dos serviços executados; e (c) o tempo de duração do contrato. 4.55.1.9. Não serão aceitos atestados emitidos pela Proponente. 4.55.1.10. Não será aceito atestado de serviço/obra inacabada, executada parcialmente ou em andamento.	
239	Minuta de Edital	4.55.2.2. Quando se tratar de Proponente estrangeira, será permitida a apresentação de atestados de qualificação técnica emitidos no exterior, sem a necessidade de que os volumes indicados no Item 4.55.2 sejam registrados no CREA.	O item 4.55.2.1 do Edital estabelece que os atestados de qualificação técnica poderão ser apresentados pela Proponente ou por empresa integrante de seu grupo econômico. Por sua vez, o item 4.55.2.2 dispõe que, quando se tratar de Proponente estrangeira, será admitida a apresentação de atestados emitidos no exterior, independentemente de registro no CREA. A leitura conjunta desses dispositivos evidencia uma assimetria de tratamento entre proponentes estrangeiras e brasileiras. Isso porque, enquanto às proponentes estrangeiras é expressamente assegurada a possibilidade de apresentação de atestados emitidos no exterior sem registro no CREA, não há previsão equivalente para proponentes brasileiras que integrem grupo econômico internacional e que, portanto, possam dispor de atestados emitidos por empresas estrangeiras do mesmo grupo. Tal diferenciação não se mostra, em uma primeira análise, alinhada aos princípios da isonomia e da competitividade, na medida em que restringe, sem justificativa expressa, o aproveitamento de capacidade técnica global por proponentes brasileiras que integrem grupos econômicos com atuação internacional relevante no setor de dragagem. Adicionalmente, considerando a natureza global do mercado de dragagem e a concentração de expertise técnica em empresas estrangeiras, a possibilidade de utilização de atestados emitidos no exterior por integrantes do mesmo grupo econômico revela-se compatível com a lógica do item 4.55.2.1, que admite o aproveitamento da experiência técnica intra-grupo. Diante disso, sugere-se o ajuste da redação do dispositivo, de modo a explicitar que também será admitida, para proponentes brasileiras, a apresentação de atestados emitidos no exterior por empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico, independentemente de registro no CREA. Tal adequação contribui para assegurar tratamento isonômico entre os licitantes, ampliar a competitividade do certame e alinhar os requisitos de qualificação técnica à realidade internacional do setor.
240	Minuta de Edital	4.55.3. Declaração, emitida pelo proprietário do	A exigência prevista no item 4.55.3, consistente na apresentação de declaração de disponibilidade comercial de equipamentos de dragagem, mostra-se insuficiente para mitigar,

		equipamento ou do seu detentor da disponibilidade comercial, de que o Proponente disporá, na data da efetiva realização dos serviços, de equipamento(s) de dragagem em tipo, capacidade e quantidade, adequados à execução dos serviços pelo menos até o término do 6º Ano do Contrato de Concessão, nos termos definidos no Edital.	de forma efetiva, o risco de indisponibilidade dos ativos necessários à execução das obrigações contratuais, especialmente aquelas relacionadas às intervenções iniciais de maior complexidade e criticidade. Com efeito, trata-se de documento de natureza meramente declaratória, que não possui, em regra, caráter vinculante ou coercitivo em relação ao proprietário ou detentor do equipamento — frequentemente agentes estrangeiros atuantes no mercado internacional de dragagem —, não assegurando, portanto, a efetiva disponibilidade dos equipamentos no momento da execução dos serviços. Tal circunstância revela fragilidade relevante do ponto de vista da segurança da contratação, na medida em que transfere ao Poder Concedente o risco de eventual não mobilização tempestiva dos ativos necessários à implantação do empreendimento. Adicionalmente, deve-se considerar que o intervalo temporal entre a realização do leilão e a efetiva assunção da concessão pode se estender por período significativo — conforme observado em experiências recentes de projetos portuários —, durante o qual o mercado internacional de dragagem pode sofrer alterações relevantes, seja em função de variações de demanda global, seja em razão de compromissos previamente assumidos pelos operadores de equipamentos. Esse cenário potencializa o risco de que a disponibilidade inicialmente declarada não se concretize no momento oportuno, comprometendo o cumprimento do cronograma contratual e a própria execução do projeto. Nesse contexto, a exigência de simples declaração não se revela compatível com a complexidade técnica do objeto contratual, nem com o nível de risco associado às atividades de dragagem de aprofundamento e manutenção, que constituem elemento central da concessão. Diante disso, sugere-se o aprimoramento do dispositivo, de modo a exigir, como condição de participação no certame, que a Empresa de Dragagem — ou integrante de seu Grupo Econômico — comprove a propriedade ou o controle efetivo dos equipamentos necessários à execução dos serviços previstos, especialmente aqueles relacionados às fases iniciais de implantação. Tal medida contribuiria para reforçar a segurança jurídica da contratação, reduzir riscos de execução e assegurar maior aderência entre as exigências editalícias e a complexidade técnica do empreendimento.
241	Minuta de Edital	4.57.8. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Estado de São Paulo e a Fazenda do Município de Santos/SP, com prazo de, no máximo, [90 (noventa) dias] anteriores à data para recebimento dos volumes, prevalecendo o prazo de validade nelas atestados.	O item 4.57.8 do Edital exige, de forma específica, a apresentação de prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Estado de São Paulo e a Fazenda do Município de Santos/SP, independentemente do domicílio ou sede da proponente. Entretanto, tal exigência suscita questionamentos sob a ótica da legalidade e da aderência ao regime jurídico aplicável às licitações públicas. Isso porque o inciso III do art. 68 da Lei nº 14.133/2021 estabelece que a comprovação de regularidade fiscal deve se limitar aos entes federativos vinculados ao domicílio ou sede do licitante, não havendo, em princípio, previsão legal que autorize a exigência de regularidade fiscal perante entes diversos daqueles com os quais o licitante mantém vínculo tributário direto. Adicionalmente, observa-se que o Poder Concedente — a União, por intermédio do Ministério de Portos e Aeroportos — e a entidade responsável pela condução do certame — a ANTAQ — possuem sede no Distrito Federal, sendo este, inclusive, o foro eleito na minuta do Contrato de Concessão. Nesse contexto, a exigência de comprovação de regularidade fiscal perante o Estado de São Paulo e o Município de Santos/SP não se mostra, em uma primeira análise, diretamente relacionada à estrutura institucional do certame, nem à localização da sede dos entes responsáveis pela contratação. Ainda que se reconheça que o objeto da concessão será executado no Porto de Santos, localizado no Estado de São Paulo, a exigência de regularidade fiscal perante entes subnacionais específicos, como condição de habilitação, pode representar restrição adicional à competitividade, especialmente para proponentes estrangeiros ou sediados em outras unidades da federação, sem que haja, nos documentos da modelagem, justificativa expressa que fundamente tal exigência. Diante disso, sugere-se a revisão do dispositivo, de modo a alinhar a exigência aos termos do art. 68, inciso III, da Lei nº 14.133/2021, limitando a

			comprovação de regularidade fiscal aos entes federativos correspondentes ao domicílio ou sede da proponente.
242	Minuta de Edital	6.4.3. O não pagamento nas respectivas datas de vencimento da Contribuição Variável Anual e/ou da Contribuição Fixa Anual configurará fato gerador para a instauração de processo de caducidade, sem prejuízo do disposto na Subcláusula 6.4.	A sanção de caducidade possui gravidade acentuada, e a redação da cláusula em questão não traz qualquer orientação quanto parâmetros de dosimetria ou prévia instauração de processo administrativo específico, no qual seja garantido o exercício pleno da defesa pela Concessionária. Assim, em atenção aos princípios do contraditório e da ampla defesa, assegurados pelo artigo 5º, inciso LV, da Constituição Federal, bem como aos princípios da legalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, ampla defesa, contraditório e segurança jurídica estabelecidos no art. 2º da Lei nº 9.784/1999 (Lei de Processo Administrativo), sugere-se o ajuste da referida cláusula para que seja adotada a seguinte redação: "6.4.3. O não pagamento nas respectivas datas de vencimento da Contribuição Variável Anual e/ou da Contribuição Fixa Anual configurará fato gerador para a aplicação das penalidades previstas no item 26.2, observado o disposto nos itens 26.7 e 26.8".
243	Minuta de Edital	9.2.3. Após os esclarecimentos ou modificações solicitadas, se persistirem os vícios do PBI, o Poder Concedente poderá decretar a caducidade do Contrato de Concessão, por culpa da Concessionária, nos termos da Subcláusula 31.14.	Considerando os princípios do contraditório e da ampla defesa, assegurados pelo artigo 5º, inciso LV, da Constituição Federal, sugere-se ajuste da redação do item 9.2.3. para menção expressa à subcláusula 31.15, que exige que eventual declaração de caducidade seja precedida da instauração de processo administrativo específico, no qual seja assegurado à Concessionária o pleno exercício de seu direito de defesa. Redação sugerida: "9.2.3. Após os esclarecimentos ou modificações solicitadas, se persistirem os vícios do PBI, o Poder Concedente poderá decretar a caducidade do Contrato de Concessão, por culpa da Concessionária, nos termos da Subcláusula 31.14, e observado o disposto na Subcláusula 31.15."
244	Minuta de Edital	Modelo 1 Modelo de Procuração	O Modelo de Procuração constante do Edital estabelece que os procuradores poderão, conjunta ou isoladamente, praticar diversos atos no Brasil. No mesmo sentido, o item (e) dispõe que, a critério desses procuradores, os poderes outorgados poderão ser substabelecidos. Contudo, a possibilidade de substabelecimento de poderes, por exemplo, não é usualmente praticada por todas as empresas, variando conforme os diferentes modelos de governança interna, em especial no que tange às Proponetes estrangeiras. Assim, sugere-se que o teor da procuração constante do Modelo 1 possua caráter meramente referencial, podendo a proponente apresentá-la conforme os padrões por ela usualmente praticados, desde que sejam assegurados aos procuradores os poderes específicos necessários à prática dos atos relacionados ao Leilão.
245	Minuta de Edital	6.2.7. Cópia do contrato celebrado com o Banco Depositário e com a ANTAQ, observado o disposto no Item 7.1 e seguintes;	Verifica-se aparente inconsistência redacional entre o item 6.2.7 da minuta de Edital e os demais dispositivos que disciplinam a contratação do Banco Depositário, notadamente o Capítulo VII e o Anexo 7 da modelagem. Com efeito, o item 6.2.7 estabelece que caberá à Adjudicatária apresentar “cópia do contrato celebrado com o Banco Depositário e com a ANTAQ”. Contudo, o item 7.1 do próprio Edital dispõe que, como condição para a assinatura do Contrato de Concessão, a Adjudicatária deverá ter celebrado contrato de administração de contas com o Banco Depositário e o Poder Concedente, sem qualquer menção à ANTAQ como parte contratual. No mesmo sentido, a minuta referencial constante do Anexo 7 do Contrato de Concessão, que disciplina o contrato de administração de contas, identifica como partes signatárias apenas o Poder Concedente, a Concessionária e o Banco Depositário, não contemplando a ANTAQ como parte do referido instrumento. Diante desse conjunto normativo, a referência à ANTAQ no item 6.2.7 revela-se desconectada da estrutura jurídica estabelecida para o contrato de administração de contas, gerando incerteza quanto à

			correta configuração subjetiva do instrumento e potencial dificuldade operacional para a Adjudicatária no cumprimento das obrigações prévias à assinatura do Contrato de Concessão. Nesse contexto, entende-se que a redação do item 6.2.7 deve ser ajustada, de modo a refletir adequadamente o disposto no Capítulo VII e no Anexo 7, assegurando coerência interna à modelagem editalícia e contratual. Assim, sugere-se a seguinte redação: “6.2.7. cópia do contrato celebrado com o Banco Depositário e com o Poder Concedente, observado o disposto no Item 7.1 e seguintes.” Tal ajuste contribui para a harmonização dos dispositivos do Edital, a clareza das obrigações impostas à Adjudicatária e a adequada operacionalização da etapa de contratação, sem alterar a lógica substantiva da modelagem proposta.
246	Minuta de Edital	6.2.9. Comprovante de transferência para a Administração do Porto do Valor de Outorga ofertado no Leilão;	O item 6.2.9 da minuta de Edital estabelece, como condição para a assinatura do Contrato de Concessão, a apresentação de comprovante de transferência, à Administração do Porto, do valor integral da outorga ofertada no Leilão. Embora tal modelagem seja juridicamente admissível, entende-se que a exigência de pagamento integral e antecipado da outorga, como condição prévia à assinatura do contrato, pode gerar impactos relevantes sobre a estruturação econômico-financeira do projeto, com potenciais reflexos sobre a competitividade do certame e a própria bancabilidade da concessão. Com efeito, trata-se de empreendimento intensivo em capital, que envolve, já nas fases iniciais, a necessidade de realização de investimentos relevantes (CAPEX), especialmente relacionados a intervenções estruturais no canal de acesso, mobilização de equipamentos especializados e atendimento a condicionantes operacionais e ambientais. Nesse contexto, a exigência de desembolso integral da outorga em momento prévio à assinatura do contrato implica alocação significativa de recursos financeiros em etapa inicial do projeto, reduzindo a capacidade de alavancagem e pressionando o fluxo de caixa da concessionária. Adicionalmente, a prática regulatória adotada em projetos análogos no setor portuário — notadamente nos arrendamentos de instalações portuárias — tem admitido modelagens mais equilibradas sob o ponto de vista financeiro, permitindo o pagamento parcial da outorga de forma antecipada, com parcelamento do saldo remanescente ao longo dos primeiros anos do contrato. Tal solução contribui para melhor distribuição dos encargos financeiros, maior aderência ao perfil de geração de receitas do projeto e ampliação da atratividade do certame. Nesse sentido, a adoção de estrutura de pagamento mais balanceada tende a produzir efeitos positivos relevantes, tais como: (i) aumento da competitividade, ao reduzir barreiras de entrada; (ii) potencial elevação do valor das propostas ofertadas, em razão da melhora das condições financeiras do projeto; e (iii) maior alinhamento entre desembolsos e geração de receitas ao longo da execução contratual. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da redação do item 6.2.9, de modo a prever sistemática de pagamento da outorga em duas etapas, nos seguintes termos: (i) pagamento de 25% (vinte e cinco por cento) do valor da outorga como condição prévia à assinatura do Contrato de Concessão; e (ii) pagamento do saldo remanescente em 5 (cinco) parcelas anuais, sucessivas e corrigidas monetariamente, nos termos a serem definidos no Contrato de Concessão. Propõe-se, assim, a seguinte redação alternativa: “6.2.9. comprovante de transferência, à Administração do Porto, de 25% (vinte e cinco por cento) do valor da outorga ofertada no Leilão, como condição para assinatura do Contrato de Concessão, devendo o saldo remanescente ser pago em 5 (cinco) parcelas anuais, sucessivas e atualizadas, nos termos do Contrato de Concessão.” Tal ajuste contribui para preservar a atratividade e a competitividade do certame, sem prejuízo à arrecadação do Poder Concedente, ao mesmo tempo em que promove maior aderência entre a estrutura de pagamentos e a dinâmica econômico-financeira do projeto.

247	Minuta de Edital	4.53.1. Para qualquer tipo de sociedade empresária: Certidão Negativa de Pedido de Falência, Recuperação Judicial e Extrajudicial, expedida pelo Distribuidor Judicial da Comarca (Varas Cíveis) da cidade onde a sociedade empresária for sediada, com data de, no máximo, [30 (trinta) dias] anteriores à data da Sessão Pública do Leilão. Em havendo ação judicial distribuída em nome da Proponente ou ajuizada contra si tendo por objeto pedido de recuperação judicial, deverá ser juntada certidão narrativa do feito que aponte a situação do processo atualizado, compreendendo o período de (90 (noventa) dias) antes da data da Sessão Pública do Leilão; 4.53.2. Para sociedades simples: Certidão expedida pelo Distribuidor Judicial das Varas Cíveis em geral (Execução Patrimonial) da Comarca onde a sociedade simples for sediada, datada de, no máximo, [30 (trinta) dias] anteriores à data da Sessão Pública do Leilão, bem como certidão listando todos os cartórios distribuidores cíveis do domicílio da Proponente.	O prazo máximo de apenas 30 (trinta) dias para emissão de Certidão Negativa de Pedido de Falência, Recuperação Judicial e Extrajudicial, expedida pelo Distribuidor Judicial da Comarca (Varas Cíveis) é muito curto, em especial, considerando que nem todas as comarcas possuem certidão padrão na qual conste todos os cartórios distribuidores cíveis, sendo necessário, nesses casos, solicitar a emissão da certidão por e-mail ou telefone, circunstâncias que podem exigir um prazo mais alongado para emissão . Ademais, o prazo é incompatível com os prazos de emissão máximos das demais certidões e documentos exigidos no Edital, os quais são de 90 (noventa) dias. Sendo assim, sugere-se seja adotado o prazo padrão de 90 (noventa) dias, ou, ao menos, 60 (sessenta) dias.
248	Minuta de Edital	5.14.3.1. Caso haja uma única Proposta Econômica que apresente o desconto no percentual máximo de que trata o Item 4.15 e indique o correspondente Valor de Outorga, a Proponente que a ofertar	A minuta do Edital estabelece procedimento de julgamento estruturado em duas etapas sucessivas: inicialmente, a classificação das propostas segundo o maior desconto tarifário, limitado ao percentual máximo de 5,8%; e, posteriormente, na hipótese de atingimento desse limite ou de empate entre propostas, a definição da proposta vencedora mediante disputa pela maior oferta de Outorga. Adicionalmente, a sistemática geral do certame prevê que os licitantes cujas propostas se situem até 20% abaixo da melhor proposta apresentada poderão participar da etapa de disputa em viva-voz, mecanismo concebido para ampliar a competitividade e maximizar os benefícios econômicos decorrentes da licitação. Entretanto, o Item 5.14.3.1 da minuta do Edital introduz potencial inconsistência na dinâmica de

		sagra-se vencedora do certame.	julgamento ao estabelecer que, caso apenas uma proposta alcance o desconto tarifário máximo de 5,8%, o respectivo licitante será declarado vencedor. A redação atualmente proposta pode conduzir à interpretação de que, nessa hipótese, a Administração poderá proceder à adjudicação imediata do objeto, sem a realização da etapa competitiva subsequente em viva-voz, ainda que existam outros licitantes enquadrados na regra geral prevista no Item 5.14.2 e aptos a participar da disputa. Caso essa interpretação prevaleça, haverá redução da competitividade do certame, uma vez que potenciais concorrentes deixarão de ter a oportunidade de aprimorar suas propostas ou disputar a concessão mediante incremento da oferta de Outorga, frustrando a lógica concorrencial estabelecida pelo próprio Edital. Além disso, a supressão da etapa competitiva poderá reduzir o potencial de maximização da Outorga a ser arrecadada pelo Poder Concedente, contrariando o objetivo declarado da modelagem de estimular a competição de mercado e obter a proposta mais vantajosa para a Administração Pública. Importa destacar que a própria Nota Técnica que fundamenta a modelagem faz referência a precedentes licitatórios estruturados para incentivar a competição entre licitantes mesmo após o atingimento do desconto tarifário máximo, justamente para permitir a captura de ganhos econômicos adicionais em favor do Poder Concedente. Diante desse cenário, recomenda-se a supressão do Item 5.14.3.1 da minuta do Edital ou, alternativamente, seu aperfeiçoamento para esclarecer expressamente que o atingimento isolado do desconto tarifário máximo não afasta a aplicação da regra geral prevista no Item 5.14.2, assegurando a participação dos demais licitantes habilitados na etapa de disputa em viva-voz e, quando cabível, na competição pela maior oferta de Outorga. A adoção dessa medida contribuirá para preservar a coerência interna do procedimento licitatório, fortalecer a competitividade do certame, maximizar a arrecadação potencial de Outorga e assegurar maior aderência aos princípios da isonomia, da ampla competitividade e da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública.
249	Minuta de Edital	5.21. Caso ocorra a inabilitação da Proponente declarada vencedora do Leilão, a CPLA convocará as demais Proponentes, por ordem de classificação, para que apresentem seus Documentos de Habilitação (Volume 3) no prazo de até 3 (três) dias úteis a partir do ato de convocação, até que uma seja declarada habilitada. Nesse caso, será considerada para fins de celebração do contrato a proposta da Proponente que tenha sido habilitada.	3 (três) dias úteis é um prazo demasiadamente curto para reunir e organizar todos os documentos de habilitação. Sugere-se sejam concedidos, ao menos, 7 (sete) dias úteis.
250	Minuta de Edital	5.22. A inabilitação da Proponente que tenha sido considerada a vencedora do Leilão, garantida a ampla defesa e o contraditório, ensejará a fixação de multa,	A redação do item 5.22. é confusa. Sugere-se seja adotada a seguinte redação alternativa: "5.22. A inabilitação da Proponente que tenha sido considerada a vencedora do Leilão, garantida a ampla defesa e o contraditório, ensejará a execução da Garantia da Proposta."

		equivalente ao valor da Garantia da Proposta, a qual será integralmente executada para quitação do débito.	
251	Minuta de Contrato	1.1.36. Empresa de Dragagem: Pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação, conforme requisitos dispostos no Item 4.54 do Edital;	A exigência prevista no item 4.55.3 do Edital, consistente na apresentação de declaração de disponibilidade comercial de equipamentos de dragagem, mostra-se insuficiente para mitigar, de forma efetiva, o risco de indisponibilidade dos ativos necessários à execução das obrigações contratuais, especialmente aquelas relacionadas às intervenções iniciais de maior complexidade e criticidade. Com efeito, trata-se de documento de natureza meramente declaratória, que não possui, em regra, caráter vinculante ou coercitivo em relação ao proprietário ou detentor do equipamento — frequentemente agentes estrangeiros atuantes no mercado internacional de dragagem —, não assegurando, portanto, a efetiva disponibilidade dos equipamentos no momento da execução dos serviços. Tal circunstância revela fragilidade relevante do ponto de vista da segurança da contratação, na medida em que transfere ao Poder Concedente o risco de eventual não mobilização tempestiva dos ativos necessários à implantação do empreendimento. Adicionalmente, deve-se considerar que o intervalo temporal entre a realização do leilão e a efetiva assunção da concessão pode se estender por período significativo — conforme observado em experiências recentes de projetos portuários —, durante o qual o mercado internacional de dragagem pode sofrer alterações relevantes, seja em função de variações de demanda global, seja em razão de compromissos previamente assumidos pelos operadores de equipamentos. Esse cenário potencializa o risco de que a disponibilidade inicialmente declarada não se concretize no momento oportuno, comprometendo o cumprimento do cronograma contratual e a própria execução do projeto. Nesse contexto, a exigência de simples declaração não se revela compatível com a complexidade técnica do objeto contratual, nem com o nível de risco associado às atividades de dragagem de aprofundamento e manutenção, que constituem elemento central da concessão. Além disso, à luz do item 1.1.36 da minuta de Contrato de Concessão, que define “Empresa de Dragagem” como a pessoa jurídica que tem por objeto a realização de obras ou serviços de dragagem, a adequada interpretação sistemática da modelagem indica que tal agente deve deter não apenas a capacidade operacional abstrata, mas também os meios materiais necessários à execução das atividades que lhe são inerentes. Em outras palavras, a qualificação como Empresa de Dragagem deve pressupor a efetiva titularidade ou controle dos equipamentos estratégicos para a execução dos serviços. Diante disso, sugere-se o aprimoramento do dispositivo, de modo a exigir, como condição de participação no certame, que a Empresa de Dragagem — conforme definida no item 1.1.36 — comprove ser proprietária ou detentora do controle efetivo dos equipamentos de dragagem necessários à execução dos serviços previstos, especialmente aqueles relacionados às fases iniciais de implantação. Alternativamente, caso não se exija a titularidade direta dos ativos, que a comprovação de disponibilidade se dê exclusivamente por meio de instrumentos contratuais firmes, com caráter vinculante e executável mediante previsão de sanções e reparação de danos em caso de descumprimento, celebrados diretamente pela própria Empresa de Dragagem (ou por empresa integrante de seu grupo econômico), assegurando, de forma inequívoca, a mobilização dos equipamentos no prazo exigido. Tal medida contribui para alinhar a exigência editalícia à definição contratual de Empresa de Dragagem, reforçar a segurança jurídica da contratação, reduzir riscos de execução e assegurar maior aderência entre os requisitos de habilitação técnica e a efetiva capacidade operacional necessária à execução do empreendimento.

252	Minuta de Contrato	1.1.84. Subcomitê de Exploração e Desenvolvimento do Porto: Órgão temático do Comitê de Dragagem, constituído na forma da Cláusula 17 para viabilizar a discussão de instrumentos de planejamento do Porto Organizado, estratégias de Segmentação de Mercado e a identificação e priorização de novos investimentos a serem realizados na Área da Concessão, de acordo com o previsto neste Contrato de Concessão, no RCD e no Anexo 1;	A minuta contratual prevê, de um lado, a possibilidade de adoção de estratégias de Segmentação de Mercado pela Concessionária (item 1.1.82), e, de outro, a instituição do Subcomitê de Exploração e Desenvolvimento do Porto, no âmbito do Comitê de Dragagem (item 1.1.84 e Cláusula 17), com competência para viabilizar a participação da Administração do Porto na discussão dessas estratégias, inclusive no que tange à Segmentação de Mercado e ao estabelecimento dos valores tarifários (item 17.2.2.2). Embora se reconheça a relevância do diálogo institucional, a redação atual suscita preocupações sob a ótica da segurança jurídica, da previsibilidade regulatória e da adequada alocação de riscos, especialmente considerando que a Segmentação de Mercado constitui instrumento central de gestão econômico-financeira do contrato. Com efeito, a Segmentação de Mercado é mecanismo que permite à Concessionária ajustar sua política tarifária às características da demanda, considerando preferências distintas dos usuários e diferentes elasticidades-preço, sendo elemento essencial para a otimização de receitas e para a sustentabilidade econômico-financeira da concessão. A previsão de que a Administração do Porto poderá opinar sobre tais estratégias, sem que haja delimitação clara quanto ao alcance, aos critérios ou aos efeitos dessa manifestação, pode introduzir grau relevante de incerteza quanto à autonomia decisória da Concessionária na definição de sua política comercial. Ainda que o Subcomitê tenha natureza formalmente consultiva, a ausência de balizas objetivas pode ensejar, na prática, influência significativa sobre decisões comerciais da Concessionária, com potencial de: (i) restringir a liberdade tarifária dentro dos limites já estabelecidos contratualmente (notadamente a Tarifa Teto); (ii) gerar assimetrias ou pressões institucionais na definição de preços; e (iii) afetar a previsibilidade dos fluxos de receita considerados na modelagem econômico-financeira do projeto. Adicionalmente, considerando que o acesso aquaviário constitui infraestrutura essencial ao funcionamento do Porto Organizado, eventual interferência não delimitada na política de segmentação pode suscitar riscos concorrenciais, especialmente no que se refere à isonomia no tratamento de usuários e à neutralidade na prestação do serviço. Diante desse cenário, entende-se necessário o aprimoramento da redação contratual, de modo a conferir maior clareza quanto à natureza e aos limites da atuação do Subcomitê no tocante à Segmentação de Mercado. Nesse sentido, sugere-se explicitar que: 1- as manifestações do Subcomitê e da Administração do Porto possuem caráter estritamente consultivo e não vinculante, não podendo implicar restrição à autonomia da Concessionária na definição de sua política tarifária, desde que observados os limites contratuais e regulatórios aplicáveis; 2- eventuais recomendações deverão ser fundamentadas em critérios técnicos, objetivos e transparentes, vedada a interferência arbitrária ou discricionária na política comercial da Concessionária; 3- qualquer medida que implique alteração material nas condições de exploração econômica do contrato deverá observar os mecanismos formais de revisão e reequilíbrio econômico-financeiro; 4- a Segmentação de Mercado deve ser implementada em conformidade com os princípios da não discriminação, da isonomia e da transparência, sem prejuízo da liberdade econômica da Concessionária. Redação sugerida: As manifestações do Subcomitê de Exploração e Desenvolvimento do Porto acerca das estratégias de Segmentação de Mercado e da estrutura tarifária terão caráter exclusivamente consultivo e não vinculante, não podendo restringir a autonomia da Concessionária na definição de sua política comercial, desde que observados os limites previstos neste Contrato, inclusive a Tarifa Teto, bem como os princípios da isonomia, da não discriminação e da transparência. Eventuais recomendações deverão ser fundamentadas em critérios técnicos objetivos.
253	Minuta de Contrato	1.7. Os atos previstos no Contrato de Concessão deverão ser realizados em	O item 1.7 da minuta de Contrato de Concessão estabelece que os atos previstos no Contrato deverão ser realizados “em dias úteis, em dias e horários de expediente bancário, em Brasília/DF”. Embora a previsão busque conferir uniformidade temporal para a prática

		dias úteis, em dias e horários de expediente bancário, em Brasília/DF.	dos atos contratuais, a vinculação ao horário de expediente bancário pode, na prática, impor restrição operacional desnecessária, tendo em vista que tal horário é, em regra, mais limitado do que o horário de funcionamento da Administração Pública Federal. Com efeito, diversos atos contratuais — inclusive aqueles que demandam interação com o Poder Concedente, a ANTAQ ou outros órgãos públicos — não guardam relação direta com operações bancárias, sendo mais adequado que sua prática observe o horário de funcionamento da Administração Pública Federal, que possui maior amplitude e melhor reflete a dinâmica institucional do contrato. Além disso, a manutenção da referência ao expediente bancário pode gerar dificuldades práticas, especialmente em situações que envolvam prazos exíguos, comunicações formais, envio de documentos ou adoção de medidas que não dependem de liquidação financeira, podendo, inclusive, impactar a eficiência na execução contratual. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da redação do item 1.7, de modo a substituir a referência ao "horário de expediente bancário" pelo "horário de funcionamento da Administração Pública Federal", conferindo maior aderência à natureza dos atos contratuais e maior flexibilidade operacional. Propõe-se, assim, a seguinte redação: "1.7. Os atos previstos no Contrato de Concessão deverão ser realizados em dias úteis, em dias e horários de funcionamento da Administração Pública Federal, em Brasília/DF." Tal ajuste contribui para a adequada execução contratual, sem prejuízo à segurança jurídica, ao mesmo tempo em que evita restrições operacionais desnecessárias à atuação da Concessionária.
254	Minuta de Contrato	6.2.6. 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, observada a Subcláusula 13.12, ou por cobrança específica.	A Subcláusula 6.2.6 da minuta contratual prevê que, ao final do processo administrativo instaurado para averiguação de divergências nos valores da Contribuição Variável Anual, eventual complementação de pagamento poderá ser realizada por meio da execução da Garantia de Execução Contratual ou por cobrança específica. Embora se reconheça a necessidade de mecanismos eficazes para assegurar o adimplemento das obrigações contratuais, a redação atualmente proposta não contempla etapa intermediária essencial para garantir a adequada observância dos princípios do contraditório, da ampla defesa e da proporcionalidade, notadamente no que se refere à oportunidade de adimplemento voluntário pela Concessionária após a definição final do valor devido. Com efeito, a Subcláusula 6.2.3 estabelece prazo de até 10 (dez) dias para pagamento da Contribuição Variável Anual, contado da apresentação dos demonstrativos contábeis. Contudo, na hipótese de controvérsia (Subcláusula 6.2.4), não há previsão expressa de reabertura de prazo para pagamento do valor eventualmente apurado como devido ao final do processo administrativo. Essa lacuna pode conduzir, na prática, à execução imediata da garantia contratual, sem que seja assegurada à Concessionária a possibilidade de cumprir voluntariamente a obrigação após a consolidação definitiva do crédito, o que se revela desproporcional e potencialmente incompatível com a lógica de utilização da garantia como mecanismo subsidiário e excepcional de recomposição. Sob a ótica econômico-financeira, tal dinâmica também implica aumento indevido do risco regulatório, na medida em que antecipa a utilização de instrumentos de garantia — com impactos diretos sobre custos financeiros e estrutura de capital — sem que tenha sido oportunizado o adimplemento regular pelo devedor. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da redação da Subcláusula 6.2.6, de modo a prever expressamente a reabertura do prazo para pagamento voluntário após a conclusão do processo administrativo, antes de qualquer medida de execução da garantia. Propõe-se, assim, a seguinte redação: "6.2.6. Ao final do processo administrativo para averiguação dos fatos, caso seja apurada a existência de valores adicionais devidos pela Concessionária a título de Contribuição Variável Anual, deverá ser reaberto o prazo previsto na Subcláusula 6.2.3 para o pagamento voluntário dos valores apurados, somente podendo ser promovida a execução da Garantia de Execução Contratual ou a cobrança específica na hipótese de não adimplemento no prazo reaberto, observada a Subcláusula 13.12." Tal ajuste contribui para assegurar maior equilíbrio na relação contratual, preservar a natureza subsidiária da garantia

			contratual e conferir maior segurança jurídica à execução das obrigações financeiras da Concessionária.
255	Minuta de Contrato	2,1;3	CANAL DE ACESSO PORTO DE SANTOS – AUDIÊNCIA PÚBLICA – 29/SET/2026 A autoridade portuária deve ser a única instituição responsável pelo canal de acesso, pelo conhecimento amplo e necessidade de ser permanente, uma vez que é estratégico para a governança, com expertise técnica de seu porto, com protagonismo em todas as decisões sobre a profundidade marítima adequada para acesso de embarcações, incluindo sua indispensável autonomia financeira. A União, controladora da autoridade portuária, não deve abdicar desta competência. O "fatiamento" da gestão portuária é contraproducente e nocivo à atividade. O envolvimento de outras instituições, como a estrutura do próprio ministério, agência reguladora e outros órgãos de controle, tornará ainda mais complexo e burocrático o processo, tendendo a atrasar decisões, que tendem a ser mais onerosas e esvaziará, quase uma usurpação, da competência técnica da autoridade portuária, complicando a gestão, na direção oposta ao que se deseja para a agilidade e simplicidade das obras de dragagem. Por que complicar a governança com mais um ator no meio, onde também atua a autoridade marítima e a capitania dos portos? Os recursos para garantir a profundidade do porto devem ser unicamente oriundos da Tabela 1, tarifa de uso da infraestrutura marítima, a Inframar justa, que existe para este fim. A concessionária prestando o serviço contratado teria como seu principal objetivo os resultados econômicos, o lucro em regime de monopólio, diferentemente da autoridade portuária que deve ter como objetivo o simples aumento da eficiência ampla do porto, atendendo seus clientes finais, os donos de cargas. Mais uma vez, o conflito de interesses é evidente. A concessionária necessitará ter expressivos resultados, para amortizar o valor da outorga, gerar lucros e ainda pagar tributos e contribuições à autoridade Portuária, valores que serão, indiscutivelmente, adicionados às tarifas, onerando ainda mais o famigerado "custo Brasil", o que não é desejado por ninguém, em total contramão ao desenvolvimento e competitividade do porto e do país. Como os próprios documentos e estudos desta audiência pública comprovam, a governança da concessão será complexa, fragmentada, de altos riscos pelo longo prazo e incertezas, pelo número de variáveis e incertezas, custosa e difícil.
256	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		O modelo de concessão aumenta os custos regulatórios e fiscalizatórios. Portanto, o tema exige reflexões profundas, para evitar erros incorrigíveis e/ou problemas recorrentes, que venham a dificultar o nosso comércio exterior por longo prazo, 25 anos e até podendo chegar a 70 anos. Por que o desconto máximo de 5,8% da tabela 1? A tabela 1 não estaria superdimensionada, se ainda irá contemplar os valores acrescidos citados? O valor da tabela 1 deveria cobrir apenas com segurança os custos necessários da manutenção de profundidade desejada e os complementos da acessibilidade como a manutenção das sinalizações. É absolutamente fundamental a análise sob o ponto de vista exclusivo de cada tipo de carga e qual o navio-tipo desejado e apto a operar em cada terminal. Faz-se mister que os estudos calculem PARA CADA METRO DRAGADO, QUANTO DE CARGA SERÁ ACRESCENTADO AO MOVIMENTO DO PORTO. POR GENTILEZA, INFORME. Assim, primeiramente, as perguntas necessárias de serem respondidas são as seguintes: • As CARGAS GRANELEIRAS LÍQUIDAS exigem qual o navio-tipo com seu calado, para operar em qual profundidade? • As CARGAS GRANELEIRAS SÓLIDAS VEGETAIS exigem qual o navio-tipo com seu calado, para operar em qual profundidade? • As CARGAS GRANELEIRAS SÓLIDAS MINERAIS exigem qual o navio-tipo com seu calado, para operar em qual profundidade? • As CARGAS GRANELEIRAS DE PRODUTOS GASOSOS exigem qual o navio-tipo com seu calado, para operar em qual profundidade? • As CARGAS CONTEINERIZADAS exigem qual o navio-tipo com seu calado, para operar em qual

			profundidade? Respondidas às perguntas acima, aparece a necessidade de outra questão: • QUAIS AS CARGAS QUE PRECISAM OPERAR EM PROFUNDIDADE MAIOR QUE A ATUAL, para obterem mais eficiência na contratação de fretes marítimos com navios-tipo maiores? Estas cargas concordam em investir na dragagem para obter a profundidade desejada? OU SEJA, FAZ-SE NECESSÁRIO QUE OS ESTUDOS MOSTREM OS CÁLCULOS DOS INVESTIMENTOS VERSUS A VANTAGEM CONQUISTADA COM VALORES FRETES MENORES, EVITANDO QUE NAVIOS acessem ao porto parcialmente carregados, com o denominado ¨frete morto¨, cujo pagamento atualmente onera a carga. No fundo, são imperativos os cálculos de engenharia e de viabilidade econômica, para se determinar que o aumento de profundidade resultará em mais eficiência para as cargas e aumento de receita para o porto. A proposta de concessão do canal não observou esses aspectos, demonstrando apenas empirismo aleatório. Por outro lado, com relação à tarifa da Tabela 1, Inframar, também é fundamental que se responda ao seguinte: • O VALOR DA TARIFA ATUAL PERMITE O CUSTEIO DA MANUTENÇÃO DO CANAL DE ACESSO, COM SEGURANÇA ATÉ QUAL PROFUNDIDADE? A resposta técnica e completa a esta pergunta define a referência, para se estabelecer a verdade sem distorções de valores para o mercado e definir o modelo de governança. SE ISTO NÃO FOR FEITO, A REFERÊNCIA PODE SER ERRADA POR LONGO PRAZO E COMPROMETER DEFINITIVAMENTE O PORTO. Outro aspecto que não pode ser desprezado em hipótese alguma é a manifestação da Autoridade Marítima sobre o projeto de dragagem. A Capitania dos Portos é quem define as dimensões de navios-tipos que acessam ao porto. Assim: • QUAL O PARECER DA CAPITANIA DOS PORTOS PARA SE ATINGIR AS PROFUNDIDADES DE 16 E 17 METROS, CONSIDERANDO OS NAVIOS-TIPOS DESEJADOS E FIXADOS ACIMA? Se este Parecer não for dado ANTES DA FINALIZAÇÃO desta Audiência Pública, todo o trabalho não terá valor, comprometendo os gastos com o processo de concessão, o resultado dos trabalhos não possuir a necessária consistência técnica e, sobretudo, aparecer o grande risco da Capitania dos Portos não vir a homologar os navios-tipos alvos do Projeto de Dragagem.

257	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato de Concessão, Anexo 1 – Plano de Exploração do Acesso Aquaviário (PEAA) e Produto 05 – Relatório do Modelo Institucional e Regulatório. Dispositivos/trechos correlatos: Cláusulas 10 (Metas de Profundidade), 21 (Verificador Independente) e 25 (Fiscalização) da Minuta de Contrato; disposições do PEAA relativas à Matriz de Responsabilidades, aos levantamentos hidrográficos, ao estabelecimento do Calado Máximo Operacional e à aferição das metas de profundidade; e item 10.2.1.1 do Caderno Regulatório, relativo ao indicador de profundidade.	A minuta contratual atribui à Concessionária a responsabilidade pela realização dos levantamentos hidrográficos que servirão de fundamento para o estabelecimento do Calado Máximo Operacional e para a aferição do cumprimento das metas contratuais de profundidade. Os mesmos levantamentos constituem elemento técnico relevante para a verificação do cumprimento de obrigações cuja execução compete à própria Concessionária. Embora a minuta preveja fiscalização pela ANTAQ e atuação do Verificador Independente, não se identifica, com a mesma clareza, mecanismo específico destinado a assegurar a validação independente dos levantamentos batimétricos utilizados para fins de fiscalização contratual. A concentração, no mesmo agente, da execução da atividade e da produção do principal elemento técnico destinado a demonstrar o respectivo desempenho pode fragilizar a independência e a confiabilidade do processo de fiscalização. O próprio Produto 05 – Relatório do Modelo Institucional e Regulatório reconhece essa preocupação. Ao disciplinar o indicador de profundidade, o estudo prevê medições trimestrais por levantamento hidrográfico e estabelece expressamente que as batimetrias trimestrais deverão ser realizadas pela Concessionária em conjunto com entidade independente para comprovação dos resultados. A previsão demonstra que a validação independente já integra a lógica da modelagem regulatória e recomenda sua tradução inequívoca nos instrumentos contratuais. A solução também se mostra coerente com o princípio da segregação de funções. No âmbito da fiscalização de contratos de dragagem do Porto de Santos, o TCU, no Acórdão nº 4.034/2020 – Plenário (TC 015.644/2018-9), examinou falhas contratuais e indícios de superfaturamento; em desdobramento do mesmo processo, o Acórdão nº 510/2024 – Plenário explicitou que a segregação de funções busca reforçar o controle dos atos administrativos mediante agentes distintos e responsabilidades diversas, de modo que a atividade praticada por um permaneça sob controle e observância de terceiro. Assim, o aperfeiçoamento proposto não altera a responsabilidade da Concessionária pela execução das campanhas hidrográficas, mas busca assegurar independência na comprovação dos resultados utilizados para fiscalização, aplicação dos indicadores e aferição das metas de profundidade. Sugestão de aperfeiçoamento Propõe-se incluir previsão expressa estabelecendo que os levantamentos batimétricos utilizados para fins de fiscalização contratual, apuração dos indicadores e aferição das metas de profundidade sejam submetidos a mecanismo de validação técnica independente, ou procedimento equivalente definido pelo Poder Concedente e pela ANTAQ, antes da produção de efeitos no âmbito do contrato, preservando-se a responsabilidade da Concessionária pela execução das campanhas hidrográficas e assegurando coerência com a solução já prevista no Caderno Regulatório.
258	Minuta de Contrato	Cláusula 2 (Objeto da Concessão), Cláusulas 14, 15, 17 e 25 do Contrato e Matriz de Responsabilidades constante do Anexo 1 (PEAA).	A minuta estabelece como objeto da concessão a administração e exploração do acesso aquaviário ao Porto de Santos, atribuindo à Concessionária a execução de diversas atividades operacionais e disciplinando a atuação da Administração do Porto, da ANTAQ e dos demais agentes envolvidos na execução contratual. Embora o instrumento reconheça a permanência da APS como Administração do Porto, a conjugação entre a cláusula de objeto, a distribuição de responsabilidades prevista no PEAA e as disposições relativas à fiscalização pode suscitar interpretação de que determinadas competências institucionais da Administração Portuária teriam sido transferidas à Concessionária ou absorvidas pela atuação regulatória da ANTAQ. Nos termos dos arts. 17 e 18 da Lei nº 12.815/2013, diversas competências possuem natureza legal e permanecem atribuídas à Administração do Porto, ainda que determinadas atividades materiais sejam executadas pelo concessionário. Sob essa perspectiva, considera-se conveniente que a minuta diferencie expressamente a titularidade das competências públicas, que permanece com os entes legalmente competentes, da execução material das atividades operacionais delegadas à Concessionária

			e da exploração econômica da infraestrutura objeto da concessão, preservando a adequada repartição de competências durante toda a execução contratual. Sugestão de aperfeiçoamento Acrescentar disposição esclarecendo que a concessão e a execução das atividades materiais e operacionais previstas no Contrato não implicam transferência ou limitação das competências legais atribuídas ao Poder Concedente, à Administração do Porto, à ANTAQ e à Autoridade Marítima.
259	Minuta de Contrato	Cláusula 9 do Contrato e Anexo 19 do Edital (Plano Básico de Implantação – PBI).	O Plano Básico de Implantação constitui instrumento essencial para o planejamento e implantação da concessão, condicionando inclusive a Data de Assunção. Entretanto, a minuta não explicita de forma suficiente os limites jurídicos decorrentes de sua aprovação. Embora possua elevada relevância técnica e operacional, o PBI possui natureza executiva, destinando-se ao detalhamento da implantação da concessão, não se confundindo com instrumento autônomo de alteração contratual. A explicitação dessa natureza jurídica reforça a segurança jurídica da execução contratual e evita interpretações segundo as quais a aprovação ou atualização do PBI poderia alterar o objeto da concessão, modificar obrigações originalmente licitadas ou promover redistribuição da matriz de riscos sem observância dos mecanismos formais previstos no próprio Contrato. Sugestão de aperfeiçoamento Acrescentar disposição esclarecendo que a aprovação ou atualização do Plano Básico de Implantação possui natureza executiva e não implica, por si só, alteração do objeto da concessão, da matriz de riscos ou das obrigações originalmente estabelecidas no Edital, no Contrato e no PEAA, ressalvadas as hipóteses formalmente previstas de alteração contratual.
260	Minuta de Edital	Anexo 19 do Edital (Plano Básico de Implantação – PBI) e Cláusula 9 do Contrato	O Plano Básico de Implantação constitui instrumento essencial para o planejamento e implantação da concessão, condicionando inclusive a Data de Assunção. Entretanto, a minuta não explicita de forma suficiente os limites jurídicos decorrentes de sua aprovação. Embora possua elevada relevância técnica e operacional, o PBI possui natureza executiva, destinando-se ao detalhamento da implantação da concessão, não se confundindo com instrumento autônomo de alteração contratual. A explicitação dessa natureza jurídica reforça a segurança jurídica da execução contratual e evita interpretações segundo as quais a aprovação ou atualização do PBI poderia alterar o objeto da concessão, modificar obrigações originalmente licitadas ou promover redistribuição da matriz de riscos sem observância dos mecanismos formais previstos no próprio Contrato. Sugestão de aperfeiçoamento Acrescentar disposição esclarecendo que a aprovação ou atualização do Plano Básico de Implantação possui natureza executiva e não implica, por si só, alteração do objeto da concessão, da matriz de riscos ou das obrigações originalmente estabelecidas no Edital, no Contrato e no PEAA, ressalvadas as hipóteses formalmente previstas de alteração contratual.
261	Minuta de Contrato	Cláusulas 21, 25 e 35 do Contrato e Anexo 1 (PEAA)	A minuta disciplina a atuação do Verificador Independente, da fiscalização contratual e do Comitê de Resolução de Disputas, porém não estabelece procedimento específico para tratamento de divergências eminentemente técnicas relacionadas à aferição dos indicadores de desempenho, às campanhas batimétricas, ao cumprimento das metas de profundidade e aos demais parâmetros técnicos previstos no PEAA. Considerando a elevada complexidade técnica da concessão e o potencial impacto dessas divergências sobre a aplicação de penalidades, a caracterização de inadimplemento, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e a própria continuidade da execução contratual, mostra-se recomendável disciplinar etapa administrativa específica destinada à solução dessas questões antes da instauração dos mecanismos formais de resolução de disputas. Sugestão de aperfeiçoamento Instituir procedimento administrativo específico para solução de

			divergências técnicas relativas à aferição dos indicadores de desempenho, às campanhas batimétricas, ao cumprimento das metas de profundidade e aos demais parâmetros técnicos relevantes, disciplinando competência, prazos, produção de prova técnica complementar, eventual validação técnica independente e os efeitos das decisões administrativas.
262	Minuta de Edital	6.2.9; 4.16	A exigência de pagamento integral do Valor de Outorga antes da assinatura do contrato mostra-se desproporcional quando considerada em conjunto com os demais instrumentos previstos no edital e no contrato para proteger o Poder Concedente e mitigar eventual "risco moral". Antes da assinatura, embora a Adjudicatária ainda não tenha assumido a operação nem passado a auferir as receitas da concessão, já incidem a Garantia de Proposta, a possibilidade de aplicação de multa de até 1% do valor estimado do contrato e o impedimento de licitar e contratar com a Administração Pública federal por até três anos, entre outras sanções. Após a assinatura, esse conjunto de proteções é reforçado pela exigência de capital social mínimo, pela Garantia de Execução, pela Conta Retenção e pela possibilidade de execução de garantias e retenção de créditos. Em conjunto, esses mecanismos já mitigam os riscos de desistência, inadimplemento, incapacidade financeira e renegociação oportunista. O fato de a outorga ser subsidiária, partir de R$ 1,00 e somente ganhar relevância quando o desconto máximo é alcançado é justamente o ponto de preocupação: atingido o teto de desconto, cenário provável em um certame competitivo, a disputa passa a ser decidida pelo Valor de Outorga e deixa de medir a eficiência na prestação do serviço para medir a capacidade de mobilizar caixa imediato. Nessas condições, o pagamento antecipado não seleciona necessariamente o parceiro mais apto a executar a concessão, mas aquele com acesso ao capital mais barato no momento do leilão. Esse efeito é agravado pela assimetria de custo de capital entre empresas estabelecidas no Brasil e grupos sediados no exterior. As empresas nacionais captam recursos em um ambiente de taxas de juros elevadas, spreads bancários altos e prazos reduzidos. Grupos estrangeiros, por sua vez, frequentemente acessam funding em moeda forte a custos inferiores, inclusive em condições subsidiadas, com apoio de bancos de desenvolvimento. Assim, um mesmo valor nominal de outorga pode representar custo econômico distinto para cada licitante. Quando o critério de desempate se converte em desembolso integral à vista, a vantagem competitiva passa a decorrer de condições financeiras externas ao projeto, e não da eficiência operacional, em detrimento das empresas nacionais, da isonomia entre os licitantes e da competitividade do certame. Além disso, o pagamento antecipado não reduz o risco moral e pode gerar externalidades negativas a prestação do serviço. Um desembolso elevado à vista, desvinculado da geração de receitas, compromete a capacidade de investimento da concessionária nos primeiros anos, quando se concentram as obrigações de investimento, pressiona sua estrutura de capital e aumenta os incentivos a pleitos de reequilíbrio e renegociação. O pagamento diluído, ao contrário, mantém o compromisso financeiro da concessionária ao longo do contrato e preserva a posição do Poder Concedente, que permanece credor de parcelas futuras devidamente garantidas. Recomenda-se, portanto, suprimir a exigência de pagamento antecipado do Valor de Outorga como condição para a assinatura do contrato, substituindo-a por pagamento diluído ao longo do prazo da concessão, em parcelas periódicas a partir da Data de Assunção, atualizadas e remuneradas por critério definido no edital, de modo a preservar o valor presente da outorga para o Poder Concedente. O cumprimento dessa obrigação deverá ser assegurado pela Garantia de Execução, pela Conta Retenção e por instrumentos como seguro-garantia, fiança bancária, carta de crédito standby, depósito vinculado ou mecanismo equivalente. A medida preserva o valor econômico da outorga, neutraliza a vantagem decorrente do acesso a capital subsidiado, amplia a competição e reforça a financiabilidade e a sustentabilidade da concessão, em benefício do interesse público.

263	Minuta de Contrato	Cláusula 17 do Contrato e Anexo 8, relativos ao Comitê de Dragagem.	A minuta institui o Comitê de Dragagem como instância permanente de coordenação técnica entre os diversos agentes envolvidos na execução da concessão. Todavia, as atribuições previstas podem suscitar dúvidas quanto ao alcance de sua atuação, especialmente diante das competências legalmente atribuídas ao Poder Concedente, à Administração do Porto, à ANTAQ e à Autoridade Marítima. Considerando que o Comitê tem por finalidade promover a coordenação técnica e operacional das atividades relacionadas ao acesso aquaviário, recomenda-se explicitar que sua atuação possui natureza consultiva e colaborativa, não lhe competindo deliberar sobre alterações contratuais, redistribuição da matriz de riscos, aplicação de penalidades, revisão de indicadores ou exercício de competências legalmente atribuídas aos órgãos e entidades envolvidos na concessão. A delimitação expressa dessas atribuições contribui para preservar a adequada governança contratual, evitar conflitos de competência e conferir maior segurança jurídica durante toda a execução da concessão. Sugestão de aperfeiçoamento Acrescentar disposição esclarecendo que o Comitê de Dragagem possui natureza consultiva e de coordenação técnica, não lhe competindo deliberar sobre alterações do Contrato, redistribuição da matriz de riscos, aplicação de penalidades ou exercício de competências legalmente atribuídas ao Poder Concedente, à Administração do Porto, à ANTAQ ou à Autoridade Marítima.
264	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Esta contribuição refere-se ao PRODUTO 05 – Relatório do Modelo Institucional e Regulatório, para o qual não foi disponibilizado campo próprio para contribuições. Dispositivos/trechos correlatos: Capítulo 11 (Definição da Matriz de Riscos) e Anexo II – Matriz de Riscos, especialmente os riscos relativos à interface com REP/PEP/PDZ e às modificações do Calado Máximo Operacional. O Caderno identifica a existência de interfaces entre as atribuições da APS e as atividades da futura Concessionária, particularmente em matérias relacionadas ao PDZ, ao REP, ao planejamento de investimentos, ao tráfego aquaviário e ao estabelecimento do Calado Máximo Operacional. A partir dessa constatação, entretanto, algumas medidas mitigadoras propostas podem produzir reflexos sobre o exercício das competências próprias da Administração do Porto. A Matriz prevê participação da Concessionária, ainda que consultiva, na deliberação sobre estabelecimento ou revisão do REP, PDZ e PEP. Também estabelece tratamento diferenciado quando a Concessionária manifestar formalmente divergência em decisão compartilhada com a Autoridade Portuária. Mais sensível é a proposta relativa ao CMO. Ao tratar do risco de modificação do Calado Máximo Operacional, o Caderno propõe, como mitigador, estruturar o projeto de modo a sujeitar o estabelecimento de CMO pela Autoridade Portuária à prévia aprovação pelo Poder Concedente. O próprio estudo reconhece, contudo, que funções de planejamento portuário e relacionadas ao estabelecimento do CMO permaneceriam sob competência da APS, ainda que exercidas com a participação das demais autoridades competentes, e justifica a alocação ou o compartilhamento dos riscos decorrentes dessas decisões em razão de seus potenciais efeitos econômicos sobre a Concessionária. É juridicamente relevante distinguir a alocação das consequências econômico-financeiras de uma decisão administrativa da titularidade da competência para praticá-la. A matriz de riscos pode disciplinar os efeitos econômicos decorrentes do exercício legítimo de competências públicas e estabelecer critérios objetivos para eventual recomposição do equilíbrio contratual, mas não deve, por essa via, condicionar, compartilhar ou transferir competências legalmente atribuídas à Administração do Porto. Sugestão de aperfeiçoamento Revisar as disposições da Matriz de Riscos que possam ser interpretadas como condicionantes ao exercício das competências legalmente atribuídas à Administração do Porto, especialmente aquelas relativas ao planejamento portuário e ao estabelecimento do CMO, esclarecendo-se que a participação da Concessionária possui caráter consultivo quando se tratar de matéria inserida na competência legal da APS. Eventuais impactos econômico-financeiros decorrentes dessas

			decisões poderão ser tratados segundo a matriz de riscos e os mecanismos contratuais de reequilíbrio, sem que essa disciplina implique transferência, compartilhamento ou condicionamento da titularidade da competência administrativa.
265	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Esta contribuição refere-se ao PRODUTO 05, para o qual não foi disponibilizado campo próprio para contribuições. Produto 05 – Relatório do Modelo Institucional e Regulatório. Capítulo 7, especialmente itens 7.2 e 7.3.1, relativos à Fase de Transição Operacional, ao Plano de Transição da Operação do Acesso Aquaviário, à Equipe de Gestão e ao Comitê de Transição. O Caderno prevê que, durante a Etapa de Operação Assistida, a APS continuará responsável pela operação de todo o Porto Organizado de Santos, mas estabelece simultaneamente que a nova Concessionária acompanhará essa atuação e que lhe caberá, por intermédio da Equipe de Gestão, validar as decisões da APS que possam impactar a transição. A Equipe de Gestão será composta por pessoas cuja qualificação e número serão definidos a critério da própria Concessionária. Em outro trecho, o estudo consigna que a APS permanecerá responsável pela operação durante a Operação Assistida, porém sob acompanhamento da Concessionária, a quem caberia validar as decisões gerenciais tomadas pela APS no que concerne aos serviços outorgados. A sistemática merece aperfeiçoamento. Enquanto não ocorrida a Data de Assunção, a APS permanece responsável pela administração e operação do Porto e pelo exercício das competências que lhe são legalmente atribuídas. A participação da futura Concessionária na transição é pertinente para transferência de conhecimento, preparação operacional e identificação de riscos, mas não deve assumir natureza autorizativa ou condicionante sobre atos administrativos e decisões gerenciais praticados pela APS no exercício de suas competências. A expressão “validar”, nesse contexto, pode conferir à Equipe de Gestão constituída segundo critérios da própria Concessionária posição incompatível com a natureza da Operação Assistida, convertendo uma atividade de acompanhamento e preparação em mecanismo de condicionamento do exercício das atribuições da Administração do Porto. A preocupação é reforçada pela previsão de que divergências entre decisões da APS e da Equipe de Gestão poderão ser submetidas à ANTAQ ou ao Comitê de Transição, neste último caso por deliberação dos representantes da Concessionária, da ANTAQ e da APS. Sugestão de aperfeiçoamento Substituir a atribuição de “validação” das decisões da APS pela previsão de acompanhamento, manifestação ou formulação de recomendações pela Equipe de Gestão, esclarecendo-se expressamente que, até a Data de Assunção, as decisões relativas à administração e operação do Porto permanecem sob responsabilidade da APS, no âmbito de suas competências legais, sem prejuízo da fiscalização e das competências próprias da ANTAQ e do Poder Concedente.
266	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Esta contribuição refere-se ao PRODUTO 05, para o qual não foi disponibilizado campo próprio para contribuições. Documento: Produto 05 – Relatório do Modelo Institucional e Regulatório. Dispositivos/trechos correlatos: Capítulo 7, especialmente itens 7.2 e 7.3, relativos ao Plano de Transição Operacional (PTO) e ao Comitê de Transição. O Caderno propõe que o Plano de Transição Operacional seja elaborado pela Concessionária e submetido à APS por prazo de cinco dias, atribuindo à manifestação da Administração do Porto caráter meramente opinativo. Prevê ainda que, transcorridos os procedimentos de análise e ajuste, o PTO poderá ser considerado automaticamente aprovado pelo decurso de 90 dias da Data de Eficácia. Considerando que a própria modelagem reconhece que a APS permanecerá responsável pela operação do Porto durante a Etapa de Operação Assistida, mostra-se conveniente conferir tratamento mais adequado à sua participação na elaboração e aprovação do instrumento que disciplinará justamente a transição das atividades por ela atualmente desempenhadas. A manifestação da APS não precisa substituir a competência

			decisória atribuída ao Poder Concedente ou à ANTAQ, mas sua redução a pronunciamento meramente opinativo, sujeito a prazo exíguo e combinado com hipótese de aprovação tácita, pode permitir a entrada em vigor de um plano operacionalmente incompatível com situações conhecidas pela Administração do Porto ou insuficientemente avaliadas no processo de transição. Sugestão de aperfeiçoamento Recomenda-se assegurar participação efetiva da APS na elaboração e análise do Plano de Transição Operacional, com prazo adequado para manifestação técnica e institucional, estabelecendo-se que eventual não acolhimento de observações relativas às competências da Administração do Porto ou à continuidade e segurança das operações seja expressamente motivado pelo órgão competente. Sugere-se, ainda, reavaliar a aprovação automática do PTO por simples decurso de prazo, especialmente quando existirem manifestações técnicas pendentes ou divergências relevantes apontadas pela APS.
267	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato de Concessão, Anexo 1 – Plano de Exploração do Acesso Aquaviário (PEAA) e Produto 05 – Relatório do Modelo Institucional e Regulatório: Cláusulas 10 (Metas de Profundidade), 21 (Verificador Independente) e 25 (Fiscalização) da Minuta de Contrato; disposições do PEAA relativas à Matriz de Responsabilidades, aos levantamentos hidrográficos, ao estabelecimento do Calado Máximo Operacional e à aferição das metas de profundidade; e item 10.2.1.1 do Caderno Regulatório, relativo ao indicador de profundidade.	A minuta contratual atribui à Concessionária a responsabilidade pela realização dos levantamentos hidrográficos que servirão de fundamento para o estabelecimento do Calado Máximo Operacional e para a aferição do cumprimento das metas contratuais de profundidade. Os mesmos levantamentos constituem elemento técnico relevante para a verificação do cumprimento de obrigações cuja execução compete à própria Concessionária. Embora a minuta preveja fiscalização pela ANTAQ e atuação do Verificador Independente, não se identifica, com a mesma clareza, mecanismo específico destinado a assegurar a validação independente dos levantamentos batimétricos utilizados para fins de fiscalização contratual. A concentração, no mesmo agente, da execução da atividade e da produção do principal elemento técnico destinado a demonstrar o respectivo desempenho pode fragilizar a independência e a confiabilidade do processo de fiscalização. O próprio Produto 05 – Relatório do Modelo Institucional e Regulatório reconhece essa preocupação. Ao disciplinar o indicador de profundidade, o estudo prevê medições trimestrais por levantamento hidrográfico e estabelece expressamente que as batimetrias trimestrais deverão ser realizadas pela Concessionária em conjunto com entidade independente para comprovação dos resultados. A previsão demonstra que a validação independente já integra a lógica da modelagem regulatória e recomenda sua tradução inequívoca nos instrumentos contratuais. A solução também se mostra coerente com o princípio da segregação de funções. No âmbito da fiscalização de contratos de dragagem do Porto de Santos, o TCU, no Acórdão nº 4.034/2020 – Plenário (TC 015.644/2018-9), examinou falhas contratuais e indícios de superfaturamento; em desdobramento do mesmo processo, o Acórdão nº 510/2024 – Plenário explicitou que a segregação de funções busca reforçar o controle dos atos administrativos mediante agentes distintos e responsabilidades diversas, de modo que a atividade praticada por um permaneça sob controle e observância de terceiro. Assim, o aperfeiçoamento proposto não altera a responsabilidade da Concessionária pela execução das campanhas hidrográficas, mas busca assegurar independência na comprovação dos resultados utilizados para fiscalização, aplicação dos indicadores e aferição das metas de profundidade. Sugestão de aperfeiçoamento Propõe-se incluir previsão expressa estabelecendo que os levantamentos batimétricos utilizados para fins de fiscalização contratual, apuração dos indicadores e aferição das metas de profundidade sejam submetidos a mecanismo de validação técnica independente, ou procedimento equivalente definido pelo Poder Concedente e pela ANTAQ, antes da produção de efeitos no âmbito do contrato, preservando-se a responsabilidade da Concessionária pela execução das campanhas hidrográficas e assegurando coerência com a solução já prevista no Caderno Regulatório.

268	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato de Concessão: Cláusula 2 (Objeto da Concessão), Cláusulas 14, 15, 17 e 25 do Contrato e Matriz de Responsabilidades constante do Anexo 1 (PEAA).	A minuta estabelece como objeto da concessão a administração e exploração do acesso aquaviário ao Porto de Santos, atribuindo à Concessionária a execução de diversas atividades operacionais e disciplinando a atuação da Administração do Porto, da ANTAQ e dos demais agentes envolvidos na execução contratual. Embora o instrumento reconheça a permanência da APS como Administração do Porto, a conjugação entre a cláusula de objeto, a distribuição de responsabilidades prevista no PEAA e as disposições relativas à fiscalização pode suscitar interpretação de que determinadas competências institucionais da Administração Portuária teriam sido transferidas à Concessionária ou absorvidas pela atuação regulatória da ANTAQ. Nos termos dos arts. 17 e 18 da Lei nº 12.815/2013, diversas competências possuem natureza legal e permanecem atribuídas à Administração do Porto, ainda que determinadas atividades materiais sejam executadas pelo concessionário. Sob essa perspectiva, considera-se conveniente que a minuta diferencie expressamente a titularidade das competências públicas, que permanece com os entes legalmente competentes, da execução material das atividades operacionais delegadas à Concessionária e da exploração econômica da infraestrutura objeto da concessão, preservando a adequada repartição de competências durante toda a execução contratual. Sugestão de aperfeiçoamento Acrescentar disposição esclarecendo que a concessão e a execução das atividades materiais e operacionais previstas no Contrato não implicam transferência ou limitação das competências legais atribuídas ao Poder Concedente, à Administração do Porto, à ANTAQ e à Autoridade Marítima.
269	Minuta de Contrato	6.2.7. O Poder Concedente poderá utilizar, a seu critério, o auxílio de auditoria, para Verificador Independente deverá apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Contribuição Variável Anual, nos termos da Subcláusula 21.8, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis à Concessionária.	A Subcláusula 6.2.7 estabelece que o Verificador Independente deverá apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Contribuição Variável Anual, “sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis à Concessionária”. A redação atual suscita duas questões relevantes de clareza e segurança jurídica. Em primeiro lugar, não há definição expressa acerca do destinatário dos relatórios e conclusões produzidos pelo Verificador Independente. Considerando que sua atuação possui natureza técnica e instrumental, é importante explicitar que os resultados de sua apuração deverão ser formalmente reportados ao Poder Concedente e, quando aplicável, à ANTAQ. Em segundo lugar, a redação pode induzir à interpretação de que o Verificador Independente teria competência para aplicar penalidades à Concessionária, o que não se coaduna com o arranjo institucional do contrato. Com efeito, o Verificador Independente exerce função de apoio técnico, não detendo poder decisório ou sancionador, que permanece de titularidade exclusiva do Poder Concedente, observados os procedimentos administrativos e as garantias do contraditório e da ampla defesa. A manutenção da redação atual pode gerar ambiguidades interpretativas e riscos de sobreposição de competências, além de potencial insegurança quanto ao devido processo para aplicação de penalidades. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 6.2.7, de modo a explicitar o caráter técnico da atuação do Verificador Independente, bem como a competência exclusiva do Poder Concedente para eventual adoção de medidas sancionatórias. Propõe-se, assim, a seguinte redação: “6.2.7. O Verificador Independente deverá apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Contribuição Variável Anual, nos termos da Subcláusula 21.8, devendo reportar suas conclusões ao Poder Concedente e à ANTAQ, conforme aplicável. A atuação do Verificador Independente terá caráter técnico e não vinculante, cabendo exclusivamente ao Poder Concedente a adoção de eventuais medidas decorrentes, inclusive a aplicação de penalidades à Concessionária, observados os procedimentos previstos neste Contrato.” Tal ajuste contribui para a delimitação clara de competências, preserva o devido processo regulatório e reforça a segurança jurídica na execução contratual.

270	Minuta de Contrato	6.3.1. A Concessionária deverá pagar a Contribuição Fixa Anual anualmente, no [5º (quinto) dia útil] contado após a Data de Assunção.	A Subcláusula 6.3.1 estabelece que a Concessionária deverá pagar a Contribuição Fixa Anual “no 5º (quinto) dia útil contado após a Data de Assunção”. A redação atual pode gerar ambiguidade interpretativa quanto à periodicidade do pagamento, na medida em que, embora utilize a expressão “anualmente”, vincula o termo inicial diretamente à Data de Assunção, o que pode dar margem à interpretação de que o pagamento seria devido imediatamente após a assunção, e não ao longo da execução contratual de forma recorrente. Sob a ótica da concessionária, é essencial que a redação deixe inequívoco que a Contribuição Fixa Anual possui natureza periódica, sendo devida a cada ciclo anual de vigência contratual, com vencimento associado ao aniversário da Data de Assunção, e não de forma antecipada. A clareza nesse ponto é particularmente relevante para a adequada modelagem econômico-financeira do projeto, planejamento de fluxo de caixa e definição de estruturas de financiamento, evitando incertezas quanto ao momento de exigibilidade da obrigação. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da redação da Subcláusula 6.3.1, de modo a explicitar que o pagamento ocorrerá anualmente, a partir do primeiro aniversário da Data de Assunção, sempre no 5º dia útil subsequente a cada aniversário contratual. Propõe-se, assim, a seguinte redação: “6.3.1. A Concessionária deverá pagar a Contribuição Fixa Anual anualmente, a partir do primeiro aniversário da Data de Assunção, sendo o pagamento devido no 5º (quinto) dia útil subsequente a cada aniversário da referida data.” Tal ajuste contribui para eliminar ambiguidades, conferir maior previsibilidade ao fluxo de obrigações financeiras e assegurar adequada aderência entre a redação contratual e a lógica econômico-financeira da concessão.
271	Minuta de Contrato	6.4.1. Verificado o não pagamento nas respectivas datas de vencimento da Contribuição Variável Anual e/ou da Contribuição Fixa Anual, o Poder Concedente, de ofício ou por provocação da Administração do Porto, poderá adotar as medidas necessárias para a execução da Garantia de Execução Contratual, sem prejuízo de outras medidas previstas no Contrato de Concessão.	A Subcláusula 6.4.1 estabelece que, verificado o não pagamento da Contribuição Variável Anual e/ou da Contribuição Fixa Anual nas respectivas datas de vencimento, o Poder Concedente poderá adotar as medidas necessárias para a execução da Garantia de Execução Contratual, sem prejuízo de outras medidas previstas no Contrato. A redação atualmente proposta, contudo, merece aprimoramento, a fim de assegurar a adequada observância dos princípios do contraditório, da ampla defesa e da proporcionalidade, bem como para garantir coerência sistêmica com o regime estabelecido na Subcláusula 6.2.6. Em primeiro lugar, a execução da Garantia de Execução Contratual deve possuir natureza subsidiária e excepcional, sendo precedida da instauração de processo administrativo regular que assegure à Concessionária o exercício do contraditório e da ampla defesa, especialmente em hipóteses que envolvam eventual controvérsia quanto ao valor devido. Em segundo lugar, é necessário explicitar que a execução da garantia não poderá ocorrer automaticamente em casos em que haja discussão administrativa em curso acerca do montante devido. Com efeito, nos termos da Subcláusula 6.2.6, uma vez instaurado processo administrativo para apuração de divergências, eventual obrigação de pagamento adicional somente se consolida ao final desse procedimento, ocasião em que deverá ser reaberto prazo para pagamento voluntário. Assim, a execução da Garantia de Execução Contratual somente deve ser admitida após: (i) a conclusão do processo administrativo; (ii) a definição definitiva do valor devido; e (iii) o não adimplemento pela Concessionária no prazo reaberto para pagamento voluntário. A ausência dessa previsão pode conduzir à execução prematura da garantia, com impactos indevidos sobre a estrutura econômico-financeira do contrato e potencial violação ao devido processo administrativo. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 6.4.1, de modo a explicitar: (i) a necessidade de prévio processo administrativo com garantia de contraditório e ampla defesa; (ii) o caráter subsidiário da execução da garantia; e (iii) a vedação de sua execução enquanto houver controvérsia administrativa pendente, em consonância com a Subcláusula 6.2.6. Tal ajuste contribui para assegurar maior segurança jurídica, coerência interna da modelagem

			contratual e adequada proteção ao equilíbrio econômico-financeiro da concessão, sem prejuízo dos mecanismos de enforcement à disposição do Poder Concedente.
272	Minuta de Contrato	6.4.3. O não pagamento nas respectivas datas de vencimento da Contribuição Variável Anual e/ou da Contribuição Fixa Anual configurará fato gerador para a instauração de processo de caducidade, sem prejuízo do disposto na Subcláusula 6.4.	A Subcláusula 6.4.3 estabelece que o não pagamento, nas respectivas datas de vencimento, da Contribuição Variável Anual e/ou da Contribuição Fixa Anual configurará, por si só, fato gerador para a instauração de processo de caducidade. A redação proposta, contudo, merece aprimoramento, na medida em que atribui consequência jurídica de elevada gravidade — qual seja, a possibilidade de instauração de processo de caducidade — a qualquer inadimplemento, independentemente de sua materialidade, duração, contexto ou eventual caráter isolado. Sob a ótica da concessionária, a caducidade constitui medida extrema, que deve observar critérios de proporcionalidade, razoabilidade e gradação das sanções, conforme consolidado na prática regulatória e na própria lógica dos contratos de concessão. Nesse sentido, a vinculação automática entre inadimplemento pontual e instauração de processo de caducidade revela-se excessivamente rígida e potencialmente geradora de insegurança jurídica. Adicionalmente, a modelagem adotada na concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá tratou a matéria de forma mais equilibrada, ao prever que a instauração de processo de caducidade somente se daria em hipóteses qualificadas, notadamente quando demonstrada a gravidade dos atrasos e a reiteração da conduta, preservando, assim, a coerência com a natureza excepcional da medida. A adoção de critério semelhante na presente modelagem contribuiria para alinhar o contrato aos princípios da proporcionalidade e da segurança jurídica, além de conferir maior previsibilidade regulatória à execução contratual. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 6.4.3, de modo a condicionar a instauração de processo de caducidade à demonstração de gravidade e reiteração do inadimplemento, bem como à prévia aplicação das sanções cabíveis. Propõe-se, assim, a seguinte redação: “6.4.3. O não pagamento, nas respectivas datas de vencimento, da Contribuição Variável Anual e/ou da Contribuição Fixa Anual poderá ensejar a aplicação das sanções cabíveis, nos termos deste Contrato e da regulamentação aplicável. Demonstrada a gravidade dos atrasos nos pagamentos, e em casos de reiteradas ocorrências, poderá o Poder Concedente, observado o devido processo administrativo, instaurar processo de caducidade, sem prejuízo do disposto na Subcláusula 6.4.” Tal ajuste assegura a adequada gradação das medidas sancionatórias, preserva a natureza excepcional da caducidade e promove maior alinhamento com precedentes regulatórios do setor portuário.
273	Minuta de Contrato	9.2. O Poder Concedente terá o prazo máximo de [60 (sessenta) dias], contados da data de recebimento do PBI, para manifestar expressamente sua aprovação do 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.	A Subcláusula 9.2 estabelece prazo máximo de 60 (sessenta) dias para que o Poder Concedente se manifeste sobre o Plano de Base de Implantação (“PBI”), mediante aprovação, solicitação de esclarecimentos ou requisição de modificações. Contudo, a redação não disciplina as consequências da eventual inércia do Poder Concedente após o decurso do referido prazo, o que pode gerar incerteza quanto à continuidade da execução contratual, especialmente considerando que o PBI constitui instrumento central para o início das atividades operacionais e de investimento da Concessionária. A ausência de previsão quanto aos efeitos do silêncio administrativo pode, na prática, acarretar paralisação indevida do cronograma do projeto, com impactos diretos sobre a alocação de riscos, a eficiência da execução contratual e o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Sob a ótica da concessionária, é essencial que o contrato estabeleça regra clara de tratamento da inércia administrativa, de modo a assegurar previsibilidade e evitar que o não cumprimento do prazo pelo Poder Concedente produza efeitos adversos à execução do empreendimento. Nesse contexto, mostra-se adequado adotar mecanismo de aprovação tácita, já amplamente reconhecido em práticas regulatórias e compatível com os princípios da eficiência administrativa e da segurança jurídica, especialmente em hipóteses em que o Poder

			Concedente não se manifesta dentro do prazo contratualmente estipulado. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 9.2, com a inclusão de previsão expressa de aprovação tácita do PBI em caso de ausência de manifestação no prazo estabelecido. Propõe-se, assim, a seguinte redação: "9.2. O Poder Concedente terá o prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de recebimento do PBI, para manifestar expressamente sua aprovação do 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. Decorrido o referido prazo sem manifestação expressa, o PBI será considerado tacitamente aprovado." Tal ajuste contribui para assegurar maior previsibilidade ao cronograma contratual, evitar ineficiências decorrentes da inércia administrativa e preservar o adequado equilíbrio entre as obrigações das Partes.
274	Minuta de Contrato	9.4.1.1. A não objeção da ANTAQ à assunção das Atividades pela Concessionária, na forma da Subcláusula 8.1; e	A Subcláusula 9.4.1.1 condiciona a Data de Assunção à "não objeção da ANTAQ à assunção das Atividades pela Concessionária". A redação merece revisão, na medida em que atribui à Agência Reguladora papel que, à luz do arcabouço legal aplicável, se insere no âmbito de competência do Poder Concedente. Com efeito, nos termos da Lei nº 12.815/2013 e da Lei nº 10.233/2001, cabe ao Poder Concedente — no caso, a União, por intermédio do Ministério de Portos e Aeroportos — a titularidade das decisões relativas à celebração, execução e gestão dos contratos de concessão portuária, incluindo a verificação do cumprimento das condições necessárias à assunção das atividades pela concessionária. À ANTAQ compete, primordialmente, a regulação e fiscalização do setor, não se configurando, em regra, como instância de anuência prévia para atos de natureza eminentemente contratual, como a definição da Data de Assunção, que decorre do atendimento de condições estabelecidas no próprio contrato e validadas pelo Poder Concedente. A manutenção da Subcláusula 9.4.1.1, tal como redigida, pode gerar sobreposição indevida de competências, além de introduzir etapa adicional de validação não claramente ancorada no regime legal aplicável, com potencial de afetar a previsibilidade e a segurança jurídica da fase de transição operacional. Adicionalmente, a existência de dupla condição (não objeção da ANTAQ e aprovação do Poder Concedente ao PBI) pode gerar assimetrias decisórias e incerteza quanto ao momento efetivo de assunção das atividades, com impactos diretos sobre o cronograma contratual e a alocação de riscos. Diante desse cenário, sugere-se a exclusão da Subcláusula 9.4.1.1, de modo a concentrar no Poder Concedente a verificação das condições necessárias à assunção das atividades, em linha com a legislação aplicável e com a lógica de governança contratual. Como consequência, propõe-se a seguinte redação ajustada da Subcláusula 9.4.1: "9.4.1. Considera-se como Data de Assunção o dia subsequente ao da implementação das seguintes condições para a assunção das Atividades pela Concessionária: 9.4.1.1. A aprovação do Poder Concedente ao PBI apresentado pela Concessionária, na forma da Subcláusula 9.2." Tal ajuste contribui para a adequada delimitação de competências entre Poder Concedente e Agência Reguladora, evita sobreposição de instâncias decisórias e confere maior clareza e previsibilidade à definição da Data de Assunção.
275	Minuta de Contrato	9.4.3. A Concessionária deverá elaborar projeto básico e projeto executivo, executar as obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias, bem	A Subcláusula 9.4.3 prevê que a Concessionária deverá substituir ou reparar, às suas expensas, quaisquer bens ou serviços relacionados às Atividades que venham a ser considerados pelo Poder Concedente ou pela ANTAQ como defeituosos, incorretos, insuficientes ou inadequados. Embora se reconheça a necessidade de assegurar a conformidade técnica e operacional da infraestrutura e dos serviços prestados, a redação atualmente proposta merece aprimoramento, de modo a explicitar as garantias procedimentais aplicáveis e os critérios que devem orientar tais determinações. Em sua forma atual, a cláusula confere ampla discricionariedade ao Poder Concedente e à ANTAQ

		como substituir ou reparar, às suas custas, quaisquer bens ou serviços relacionados às Atividades que venham a ser justificadamente considerados pelo Poder Concedente ou pela ANTAQ, como defeituosos, incorretos, insuficientes ou inadequados, assim entendidos os bens ou serviços inaptos a viabilizar as obrigações assumidas pela Concessionária, notadamente os Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura, que constam no Anexo 1.	para qualificar bens e serviços como inadequados, sem prever expressamente: (i) a necessidade de fundamentação técnica das decisões; e (ii) a garantia do contraditório e da ampla defesa à Concessionária previamente à imposição da obrigação de substituição ou reparação. Tal lacuna pode gerar insegurança jurídica e risco de imposição de obrigações de elevado impacto econômico sem o devido respaldo técnico ou sem a adequada oportunidade de manifestação da Concessionária, o que não se coaduna com os princípios do devido processo administrativo, da motivação e da proporcionalidade. Adicionalmente, considerando a complexidade técnica das atividades envolvidas — notadamente obras de engenharia, dragagem, montagem e testes operacionais —, é essencial que eventuais determinações de substituição ou reparação estejam amparadas em análises técnicas objetivas, devidamente documentadas, que demonstrem de forma clara a inadequação dos bens ou serviços em relação aos parâmetros contratuais aplicáveis. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 9.4.3, de modo a: (i) assegurar a prévia instauração de procedimento administrativo, com garantia do contraditório e da ampla defesa; (ii) exigir que as determinações do Poder Concedente ou da ANTAQ sejam fundamentadas em análises técnicas devidamente motivadas; e (iii) conferir maior previsibilidade e segurança à aplicação da cláusula. Propõe-se, assim, a seguinte redação: “9.4.3. A Concessionária deverá elaborar projeto básico e projeto executivo, executar as obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias, bem como substituir ou reparar, às suas custas, quaisquer bens ou serviços relacionados às Atividades que venham a ser considerados pelo Poder Concedente ou pela ANTAQ como defeituosos, incorretos, insuficientes ou inadequados, assim entendidos os bens ou serviços inaptos a viabilizar as obrigações assumidas pela Concessionária, notadamente os Parâmetros Técnico-Operacionais da Infraestrutura, que constam no Anexo 1, desde que tal determinação seja precedida de procedimento administrativo regular, assegurados o contraditório e a ampla defesa, e esteja devidamente fundamentada em análises técnicas objetivas.” Tal ajuste contribui para alinhar a cláusula aos princípios do devido processo administrativo, reforçar a necessidade de motivação técnica das decisões e conferir maior segurança jurídica à execução contratual.
276	Minuta de Contrato	9.6. No planejamento e execução das intervenções previstas no PBI, é facultado à Concessionária valer-se de contratos de locação de equipamentos ou arrendamento de bens para viabilizar a prestação das Atividades ao longo do prazo de vigência do Contrato de Concessão, devendo constar nesses contratos cláusula possibilitando a sub-rogação do Poder Concedente, a seu exclusivo critério, na hipótese de extinção antecipada da Concessão.	A Subcláusula 9.6 estabelece que, no planejamento e execução das intervenções previstas no PBI, a Concessionária poderá valer-se de contratos de locação de equipamentos ou arrendamento de bens para viabilizar a prestação das atividades ao longo da concessão. Embora se reconheça a utilidade dessa previsão para ativos acessórios ou de menor criticidade, sua aplicaçãoàs atividades de dragagem — especialmente aquelas relacionadas à dragagem de aprofundamento e de manutenção — não se mostra adequada à complexidade técnica e à relevância dessas intervenções no âmbito do contrato de concessão. Com efeito, as atividades de dragagem constituem o núcleo essencial do objeto contratual, envolvendo operações altamente especializadas, intensivas em capital e dependentes da disponibilidade contínua de equipamentos estratégicos, tais como dragas autotransportadoras de sucção e arrasto (TSHD) e dragas mecânicas. Nesse contexto, a eventual dependência de equipamentos obtidos por meio de locação, arrendamento ou afretamento pode introduzir riscos relevantes de indisponibilidade, descontinuidade operacional, perda de produtividade e eficiência durante a curva de aprendizado na utilização e calibragem do equipamento e comprometimento do cronograma de execução dos investimentos. Adicionalmente, à luz do conceito de “Empresa de Dragagem” previsto no item 1.1.36 da minuta contratual — cuja interpretação sistemática deve pressupor a efetiva capacidade operacional e a detenção dos meios materiais necessários à execução dos serviços —, mostra-se recomendável que tais agentes detenham a efetiva propriedade ou o controle direto dos equipamentos estratégicos utilizados na execução das atividades de dragagem. Nesse sentido, a vedação à utilização de equipamentos de dragagem por meio de

			instrumentos não vinculantes ou potencialmente instáveis (como locação, arrendamento ou afretamento) contribui para assegurar maior robustez operacional, alinhamento de incentivos e efetiva capacidade de execução por parte da Concessionária. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 9.6, de modo a excepcionar expressamente os equipamentos de dragagem necessários à execução das atividades de aprofundamento e manutenção, vedando sua contratação por meio de locação, arrendamento ou afretamento. Propõe-se, assim, a seguinte redação: “9.6. No planejamento e execução das intervenções previstas no PBI, é facultado à Concessionária valer-se de contratos de locação de equipamentos ou arrendamento de bens para viabilizar a prestação das Atividades ao longo do prazo de vigência do Contrato de Concessão, devendo constar nesses contratos cláusula possibilitando a sub-rogação do Poder Concedente, a seu exclusivo critério, na hipótese de extinção antecipada da Concessão, vedada a utilização de contratos de locação, arrendamento ou afretamento para os equipamentos de dragagem necessários à execução das atividades de dragagem de aprofundamento e de manutenção, os quais deverão ser de efetiva propriedade ou estar sob controle direto da Empresa de Dragagem ou de empresa integrante de seu grupo econômico, conforme definido neste Contrato.” Tal ajuste contribui para reforçar a segurança da execução contratual, reduzir riscos operacionais e alinhar a modelagem à efetiva capacidade técnica exigida para a realização das atividades de dragagem.
277	Minuta de Contrato	11.5.1. Observada a hipótese da Subcláusula 11.5, caso ainda haja saldo na Conta Retenção no encerramento do Contrato de Concessão, o referido recurso será considerado como Bem Reversível e será revertido ao Poder Concedente, sem necessidade de pagamento de indenização a qualquer título à Concessionária.	A redação atualmente proposta para as Subcláusulas 11.2.6, 11.5 e 11.5.1 da minuta contratual suscita relevante incongruência jurídico-regulatória, com potenciais impactos sobre a alocação de riscos e sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Inicialmente, a Subcláusula 11.2.6 estabelece de forma expressa que os recursos depositados na Conta Retenção não integram o patrimônio do Poder Concedente, da ANTAQ, da Administração do Porto ou de qualquer outro órgão ou entidade pública. Tal previsão é clara ao atribuir aos valores ali depositados natureza privada, vinculada à esfera jurídica da concessionária, ainda que submetidos a regime de segregação e afetação específica. Nesse contexto, a Subcláusula 11.5 mostra-se compatível com essa lógica, ao prever a possibilidade de utilização do saldo da Conta Retenção para pagamento de eventual indenização devida à concessionária ao término da concessão, funcionando, portanto, como mecanismo operacional de compensação financeira. Contudo, a Subcláusula 11.5.1 estabelece que, havendo saldo remanescente na Conta Retenção ao término do contrato, tal montante será considerado bem reversível e transferido ao Poder Concedente, sem qualquer indenização à concessionária. Essa previsão revela-se juridicamente problemática por múltiplas razões. Em primeiro lugar, há evidente inconsistência com a própria definição constante da Subcláusula 11.2.6. Se os recursos não integram o patrimônio do Poder Concedente ao longo da execução contratual, não se mostra juridicamente coerente que, ao final, sejam automaticamente incorporados ao patrimônio público sem qualquer contraprestação. Tal dinâmica implica, na prática, transferência patrimonial compulsória sem base jurídica adequada. Em segundo lugar, sob a ótica econômico-financeira, deve-se considerar que eventual saldo existente na Conta Retenção, quando formado a partir de receitas da concessão e não destinado à cobertura de obrigações contratuais, integra o resultado econômico da concessionária. A sua transferência automática ao Poder Concedente, sem indenização, configura violação ao princípio do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, na medida em que implica apropriação de valor econômico legitimamente gerado pela concessionária no curso da execução contratual. Em terceiro lugar, a qualificação de tais recursos como bens reversíveis não se mostra adequada. Conforme consolidado na doutrina e na prática regulatória, bens reversíveis são aqueles necessários à continuidade e à adequada prestação do serviço público concedido, notadamente ativos operacionais e infraestrutura essencial. O saldo financeiro existente em

			conta vinculada não se enquadra nessa definição, uma vez que não constitui ativo necessário à operação do serviço. Ademais, a própria lógica da reversibilidade pressupõe que o bem esteja afetado ao serviço e, em última instância, vinculado ao Poder Concedente, o que não se verifica no caso em análise, conforme expressamente reconhecido pela Subcláusula 11.2.6. Diante desse cenário, entende-se que a redação da Subcláusula 11.5.1 deve ser revista, de modo a eliminar a previsão de reversão automática e sem indenização do saldo da Conta Retenção ao Poder Concedente. Como alternativa, sugere-se que eventual transferência de saldo remanescente ao Poder Concedente seja admitida apenas em hipóteses excepcionais, devidamente justificadas, tais como a existência de inadimplementos contratuais ou de passivos não cobertos pela concessionária, hipótese em que os recursos poderiam ser utilizados para assegurar a adequada recomposição do interesse público. Nesse sentido, propõe-se o seguinte ajuste: “11.5.1. Observada a hipótese da Subcláusula 11.5, eventual saldo remanescente na Conta Retenção ao término do Contrato de Concessão deverá ser restituído à Concessionária, ressalvada a hipótese de existência de inadimplementos contratuais ou passivos não adimplidos, caso em que o Poder Concedente poderá utilizar tais recursos
278	Minuta de Contrato	13.2.6.3. Para os fins da Subcláusula 13.2.6.2, entende-se como novo terminal portuário aquela instalação ou área operacional do Porto Organizado que utilize o Acesso Aquaviário ao Porto de Santos e que não tenha sido considerada no Anexo 1.	Verifica-se potencial descompasso entre as Subcláusulas 13.2.6.2 e 13.2.6.3 da minuta contratual, no que se refere à definição de “novo terminal portuário” apto a ensejar obrigações adicionais à Concessionária e o correspondente direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. A Subcláusula 13.2.6.2 vincula a obrigação da Concessionária à implantação de novo terminal dentro da Área da Concessão, ao passo que a Subcláusula 13.2.6.3 restringe o conceito de novo terminal às instalações situadas no Porto Organizado que não tenham sido consideradas no Anexo 1. Tal delimitação pode, na prática, excluir da incidência da cláusula situações em que novos empreendimentos, ainda que localizados fora da poligonal do Porto Organizado, passem a utilizar o Acesso Aquaviário e demandem intervenções adicionais por parte da Concessionária, gerando custos não previstos na modelagem original. Sob a ótica da alocação de riscos e da preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, não se mostra adequado limitar o direito ao reequilíbrio apenas aos terminais situados no Porto Organizado, quando o impacto operacional e econômico decorre da utilização efetiva da infraestrutura concedida. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 13.2.6.3, de modo a ampliar a definição de “novo terminal portuário”, contemplando qualquer instalação ou empreendimento que passe a utilizar o Acesso Aquaviário ao Porto de Santos e que não tenha sido considerado na modelagem original (Anexo 1), independentemente de sua localização dentro ou fora da área do Porto Organizado.
279	Minuta de Contrato	13.5.4. Elaborar e divulgar anualmente o inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE); 13.5.4.1. O inventário de emissões de GEE deverá atender aos três escopos previstos no GHG Protocol e aos padrões de desempenho em sustentabilidade social e ambiental da International Financial Corporation – IFC,	A Subcláusula 13.5.4.2 estabelece que o inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) deverá abranger não apenas as atividades sob responsabilidade da Concessionária, mas também aquelas executadas por terceiros na Área da Concessão, tais como trânsito de navios, praticagem, apoio portuário, levantamentos hidrográficos e serviços de consultoria. Embora se reconheça a importância da mensuração abrangente de emissões, especialmente à luz das diretrizes do GHG Protocol e dos padrões da International Finance Corporation (IFC), a redação proposta apresenta fragilidades relevantes sob a ótica da exequibilidade e da adequada alocação de riscos contratuais. Com efeito, a Concessionária não detém controle operacional, regulatório ou contratual sobre a totalidade dos terceiros que atuam na Área da Concessão, tampouco possui meios jurídicos para compelir tais agentes a fornecerem informações necessárias à elaboração do inventário. A ausência de previsão expressa de obrigação de fornecimento de dados por parte desses terceiros, bem como de mecanismos de enforcement ou sanções em caso de descumprimento, compromete a

		bem como às demais normas e diretrizes técnicas nacionais e internacionais mais atualizadas; 13.5.4.2. O inventário de emissões de GEE deverá abranger não somente as atividades cujas responsabilidades, nos termos deste Contrato, sejam da Concessionária, mas também todas as atividades que sejam executadas na Área da Concessão por terceiros, tais como, a título de exemplo, o trânsito de navios de carga, apoio portuário, praticagem, levantamentos hidrográficos, serviços de consultoria;	viabilidade prática da exigência. Nesse contexto, a redação atual pode implicar transferência indevida de riscos à Concessionária, que passaria a responder por obrigações cujo cumprimento depende de informações de terceiros fora de sua esfera de controle, expondo-a a potenciais questionamentos regulatórios, riscos de penalidade e impactos reputacionais. Adicionalmente, o próprio GHG Protocol admite, para emissões indiretas (Escopo 3), a utilização de estimativas, metodologias proxy e critérios de materialidade, especialmente quando não há disponibilidade de dados primários, o que não foi refletido na redação contratual. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 13.5.4.2, de modo a: (i) limitar a responsabilidade da Concessionária às informações sob sua efetiva disponibilidade ou controle; (ii) prever que, em relação às atividades de terceiros, o inventário poderá ser elaborado com base em estimativas razoáveis, metodologias reconhecidas e melhores esforços; (iii) estabelecer que a obrigação de fornecimento de dados por terceiros dependerá de previsão contratual ou regulatória específica; e (iv) afastar a responsabilização da Concessionária por eventuais omissões decorrentes da não disponibilização de informações por terceiros. Propõe-se, assim, a seguinte redação: "13.5.4.2. O inventário de emissões de GEE deverá abranger as atividades sob responsabilidade da Concessionária e, sempre que possível, as atividades executadas por terceiros na Área da Concessão. Em relação a tais atividades de terceiros, a Concessionária deverá envidar melhores esforços para obtenção das informações necessárias, podendo utilizar estimativas, metodologias reconhecidas e dados secundários, nos termos do GHG Protocol e demais normas aplicáveis, não sendo responsabilizada pela ausência ou imprecisão de informações cuja obtenção não esteja sob seu controle." Tal ajuste contribui para alinhar a obrigação contratual às melhores práticas internacionais, assegurar sua viabilidade operacional e promover adequada alocação de riscos entre as partes.

280	Minuta de Contrato	15.1.3. Apresentar à Concessionária, na Data de Assunção, Plano de Dragagem com as diretrizes e parâmetros das atividades de dragagem previstas para o 1º Ano;	A Subcláusula 15.1.3 estabelece que o Plano de Dragagem contendo as diretrizes e parâmetros das atividades previstas para o 1º Ano será apresentado à Concessionária na Data de Assunção. A redação proposta merece aprimoramento, na medida em que não assegura à Concessionária prazo razoável para análise prévia de instrumento operacional essencial à execução das atividades contratadas. Com efeito, o Plano de Dragagem constitui elemento central para o planejamento, mobilização de equipamentos, definição de cronograma e interação com os diversos usuários e stakeholders do Porto. A disponibilização desse documento apenas na Data de Assunção impede que a Concessionária avalie adequadamente sua viabilidade técnica e operacional, bem como que proponha eventuais ajustes ou esclareça dúvidas junto à Autoridade Portuária. Tal dinâmica pode gerar assimetria de informação, comprometer a eficiência da execução inicial do contrato e transferir indevidamente à Concessionária riscos associados a diretrizes e parâmetros definidos sem sua participação prévia. Adicionalmente, a ausência de período de análise prévia mostra-se incompatível com a própria lógica do modelo contratual, que prevê mecanismos estruturados de transição e planejamento (como o PBI e a Etapa de Transição), os quais pressupõem compartilhamento antecipado de informações críticas. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 15.1.3, de modo a prever que o Plano de Dragagem do 1º Ano seja disponibilizado à Concessionária com antecedência mínima razoável em relação à Data de Assunção, permitindo sua adequada análise técnica. Propõe-se, assim, a seguinte redação: “15.1.3. Apresentar à Concessionária, com antecedência mínima de [60 (sessenta) dias] em relação à Data de Assunção, o Plano de Dragagem contendo as diretrizes e parâmetros das atividades de dragagem previstas para o 1º Ano, assegurando à Concessionária a possibilidade de apresentar comentários, esclarecimentos ou propostas de aprimoramento previamente à Data de Assunção.” Tal ajuste contribui para reduzir assimetrias informacionais, assegurar maior eficiência na fase inicial da concessão e promover adequada alocação de riscos entre as partes.
281	Minuta de Contrato	16.6. Não poderá ser utilizada pela Concessionária como fundamento para requerimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão a suspensão da implementação de propostas de tarifação de que trata a Subcláusula 16.5.6.	A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato deve ser assegurada ao longo de toda a sua vigência. Nesse sentido, caso venha a ser constatado, em processo administrativo específico, que a suspensão da implementação de propostas tarifárias ocorreu em desconformidade com os pressupostos contratuais, ou que tenha gerado impacto econômico-financeiro indevido à Concessionária, deverá ser assegurado o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão dos efeitos decorrentes da decisão administrativa. Em vista disso, sugere-se a seguinte redação: “16.6. A suspensão da implementação de propostas de tarifação de que trata a Subcláusula 16.5.6 não poderá, por si só, ser utilizada pela Concessionária como fundamento para requerimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, ressalvada a hipótese em que, em processo administrativo específico, fique comprovado que a suspensão não observou os pressupostos previstos neste Contrato, mostrou-se desproporcional ou produziu efeitos econômico-financeiros indevidos.” A mesma contribuição foi apresentada no âmbito da concessão do acesso aquaviário ao Porto de Paranaguá. Contudo, a resposta então conferida pela ANTAQ não se mostrou aderente ao conteúdo da proposta formulada (ora reiterada), uma vez que a contribuição não pretende reproduzir ou reiterar o teor da Subcláusula 16.5.6, mas sim estabelecer a consequência jurídico-econômica adequada para hipóteses de suspensão indevida. A redação atualmente proposta pela modelagem estabelece, de forma absoluta, que a suspensão da implementação de propostas tarifárias não poderá ser utilizada como fundamento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Tal formulação impõe restrição excessivamente ampla ao direito da Concessionária, na medida em que afasta o reequilíbrio mesmo em situações nas quais a suspensão venha a ser reconhecida, posteriormente, como indevida, desproporcional ou

			incompatível com o contrato. A menção à Subcláusula 16.5.6, por si só, não resolve a questão. Referida subcláusula disciplina os pressupostos para a suspensão, mas não trata, de forma adequada, dos efeitos econômico-financeiros decorrentes de eventual suspensão indevida. Em outras palavras, há uma distinção essencial entre: (i) a definição das hipóteses em que a Administração pode suspender a proposta tarifária; e (ii) a disciplina das consequências econômicas caso tal suspensão se revele posteriormente incompatível com o regime contratual. A ausência dessa distinção gera assimetria relevante na alocação de riscos contratuais, ao transferir integralmente à Concessionária o risco de decisões administrativas potencialmente equivocadas ou desproporcionais, sem a correspondente possibilidade de recomposição. Tal assimetria compromete não apenas a coerência do regime de reequilíbrio, mas também a previsibilidade da receita regulada, a bancabilidade do projeto e, em última instância, a aderência do contrato às melhores práticas de estruturação de concessões, que pressupõem alocação equilibrada e racional de riscos. Dessa forma, a contribuição deve ser mantida e reforçada, de modo a preservar a regra geral — isto é, a impossibilidade de utilização da suspensão regular e contratualmente justificada como fundamento automático de reequilíbrio —, mas assegurar, de forma expressa, a possibilidade de recomposição nas hipóteses em que a suspensão se revele indevida, desproporcional ou não aderente ao contrato.
282	Minuta de Contrato	20.3.2. Os Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) e a metodologia de cálculo do Fator Q, poderão ser revistos pela ANTAQ, após audiência pública.	A Subcláusula 20.3.2 prevê a possibilidade de revisão, pela ANTAQ, do IQS e da metodologia de cálculo do Fator Q. Embora se reconheça a necessidade de atualização de parâmetros regulatórios ao longo do tempo, a redação atual não estabelece limites, critérios ou salvaguardas adequadas para tais revisões, o que pode gerar impactos relevantes sobre a previsibilidade econômico-financeira do contrato. Com efeito, tanto o IQS quanto o Fator Q constituem elementos centrais da modelagem da receita da concessão, na medida em que influenciam diretamente a remuneração da Concessionária. Eventuais alterações em sua metodologia de cálculo podem produzir efeitos equivalentes a uma revisão tarifária, afetando o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Nesse contexto, a possibilidade de revisão desses parâmetros sem critérios objetivos e sem previsão expressa de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pode implicar transferência indevida de risco regulatório à Concessionária. Diante disso, sugere-se que a Subcláusula 20.3.2 seja aprimorada para: (i) estabelecer critérios objetivos e previamente definidos para a revisão do IQS e do Fator Q; (ii) assegurar a participação da Concessionária no processo de revisão, com garantia de contraditório e transparência; e (iii) prever expressamente que eventuais alterações que produzam impacto econômico-financeiro relevante deverão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos da Cláusula 24. Sugere-se, ainda, a seguinte redação: “20.3.2. A revisão do IQS e da metodologia do Fator Q pela ANTAQ deverá observar critérios técnicos objetivos, ser precedida de processo administrativo com participação da Concessionária e transparência regulatória, e, sempre que implicar impacto econômico-financeiro relevante, deverá ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.”
283	Minuta de Contrato	20.5. Na data prevista para o Reajuste Tarifário, a ANTAQ promoverá a análise e o reajuste das Tarifas Portuárias na forma estabelecida no Anexo 3.	As Subcláusulas 20.4 e 20.5 disciplinam o fluxo de apuração do IQS e do Fator Q pelo Verificador Independente e o subsequente reajuste tarifário pela ANTAQ. Nos termos da Subcláusula 20.4.1, os resultados do Verificador Independente são comunicados com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias da data-base do reajuste. Em seguida, a Subcláusula 20.4.2 prevê prazo para manifestação das partes. Contudo, a Subcláusula 20.5 dispõe que a ANTAQ promoverá a “análise e o reajuste” na própria data prevista para o reajuste tarifário, sem explicitar prazo prévio para conclusão dessa análise. A redação atual pode gerar descompasso operacional e financeiro relevante, na medida em que: (i) concentra

			a análise regulatória na própria data-base; (ii) não assegura prazo mínimo para conclusão da análise pela ANTAQ após o período de manifestações; e (iii) permite, na prática, a postergação da aplicação do reajuste, com impacto direto no fluxo de caixa da Concessionária e descolamento entre a data-base e a efetiva vigência das novas tarifas. Diante disso, sugere-se o aprimoramento do fluxo para evitar postergações indevidas do reajuste e preservam a aderência entre a data-base e a efetiva aplicação das tarifas.
284	Minuta de Contrato	21.8.6. Opinar, antes da conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previsto pela Cláusula 24, sobre eventual pleito que esteja diretamente relacionado com o objeto das atribuições previstas nos Incisos "i", "ii" e "iii", acima.	A Subcláusula 21.8.6 estabelece que o Verificador Independente deverá opinar, previamente à conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, sobre pleitos relacionados às atribuições previstas nos Incisos “i”, “ii” e “iii”, acima. Entretanto, a redação apresenta inconsistência formal relevante, na medida em que não se identificam, na estrutura do dispositivo contratual, os incisos “i”, “ii” e “iii” aos quais a subcláusula faz referência.
285	Minuta de Contrato	22.3. A Revisão dos Parâmetros da Concessão será sempre precedida de Consulta.	A Subcláusula 22.3 estabelece que a Revisão dos Parâmetros da Concessão será sempre precedida de Consulta. Embora se reconheça a importância da realização de consultas públicas como instrumento de transparência e participação social, a redação proposta mostra-se insuficiente para assegurar, de forma adequada, a participação efetiva da Concessionária no processo de revisão de parâmetros contratuais, especialmente considerando os potenciais impactos econômico-financeiros dessas alterações. Com efeito, a mera realização de consulta pública não garante, por si só, o pleno exercício do contraditório e da ampla participação da Concessionária, tampouco assegura que suas manifestações serão devidamente consideradas no processo decisório. Ademais, a consulta pública possui natureza genérica e aberta, não se confundindo com procedimento administrativo estruturado voltado à análise de impactos específicos sobre o contrato de concessão. Nesse contexto, a ausência de previsão de mecanismos adicionais de participação e de garantias procedimentais pode resultar em revisões de parâmetros contratuais com impactos relevantes sobre a execução do contrato, sem a devida consideração dos efeitos econômicos para a Concessionária. Adicionalmente, a redação atual não contempla previsão expressa quanto à necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato nos casos em que a revisão dos parâmetros da concessão implique alteração relevante das condições originalmente pactuadas. Considerando que tais parâmetros podem afetar diretamente a estrutura de custos, a dinâmica operacional e a receita da Concessionária, eventuais alterações com impacto econômico-financeiro relevante devem ser necessariamente acompanhadas de mecanismos de recomposição, nos termos da Cláusula 24, sob pena de transferência indevida de riscos à Concessionária. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 22.3, de modo a: (i) assegurar a participação efetiva da Concessionária no processo de revisão, com garantia de contraditório e transparência; e (ii) prever expressamente que alterações com impacto econômico-financeiro relevante ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
286	Minuta de Contrato	24.1.1. Para efeitos do disposto na Subcláusula 24.1, exceto nas hipóteses previstas nas Subcláusulas 18.3 e 18.4, será	A Subcláusula 24.1.1 busca estabelecer o critério de materialidade para caracterização de alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, adotando como referência o impacto superior a 1% da receita bruta anual média da concessão. Não obstante, a redação atualmente proposta apresenta ambiguidades relevantes, especialmente no que se refere à expressão “em um período contínuo de 12 (doze) meses”, o que pode gerar incertezas

		considerada alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária o evento ou, em um período contínuo de 12 (doze) meses, o conjunto de eventos que causar impacto superior a [1% (um por cento)] da receita bruta anual média da Concessão, referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.	interpretativas quanto à forma de apuração do impacto econômico-financeiro. Em particular, não restam claros: (i) o marco inicial para contagem do referido período; (ii) se o período deve ser interpretado como janela móvel (rolling window), ano-calendário ou ano contratual; e (iii) os critérios para agregação de múltiplos eventos, notadamente se devem possuir identidade de natureza, causa ou simultaneidade temporal. A ausência de tais definições pode ensejar interpretações restritivas que dificultem a caracterização do desequilíbrio, especialmente em situações em que impactos econômicos relevantes decorrem de eventos sucessivos ou cumulativos ao longo do tempo. Considerando que a cláusula em questão define elemento central para o acionamento do mecanismo de Revisão Extraordinária, é essencial que sua redação assegure clareza, objetividade e adequada capturação de efeitos econômicos relevantes, evitando controvérsias interpretativas e preservando a efetividade do direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 24.1.1, de modo a: (i) esclarecer que o período de 12 meses corresponde a uma janela móvel de apuração; (ii) explicitar o marco inicial de contagem; e (iii) permitir expressamente a agregação de eventos correlatos ou cumulativos. Tal ajuste contribui para conferir maior precisão técnica à cláusula, reduzir riscos interpretativos e assegurar a adequada operacionalização do mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
287	Minuta de Contrato	27.1. A Concessionária poderá subcontratar a execução de obras, serviços especializados e atividades acessórias, sendo vedada a subcontratação da atividade principal de administração do Acesso Aquaviário ao Porto de Santos, salvo nas hipóteses previstas na Subcláusula 27.1.1.	A Subcláusula 27.1 autoriza a Concessionária a subcontratar a execução de obras, serviços especializados e atividades acessórias, vedando apenas a subcontratação da atividade principal de administração do Acesso Aquaviário ao Porto de Santos. Embora a diretriz geral de vedação à subcontratação da atividade principal seja adequada, a redação atual não trata de forma explícita da subcontratação das atividades de dragagem e derrocagem, que constituem o núcleo técnico-operacional do objeto da concessão. Conforme já destacado em contribuições anteriores, a modelagem contratual estabelece requisitos específicos para a caracterização da “Empresa de Dragagem”, os quais, sob interpretação sistemática, pressupõem não apenas capacidade técnica, mas também a propriedade ou o controle direto dos equipamentos estratégicos necessários à execução das atividades de dragagem e derrocagem. Nesse contexto, permitir a subcontratação irrestrita dessas atividades ou a utilização de equipamentos por meio de arranjos indiretos pode esvaziar os requisitos de qualificação técnica estabelecidos no Edital e comprometer a lógica de alocação de riscos do contrato, na medida em que: (i) fragiliza o vínculo entre a capacidade técnica comprovada e a efetiva execução das atividades; (ii) introduz riscos de indisponibilidade de equipamentos e descontinuidade operacional; e (iii) reduz o alinhamento de incentivos entre a execução das atividades e a responsabilidade da Concessionária perante o Poder Concedente. Além disso, a dragagem de aprofundamento e manutenção, bem como as atividades de derrocagem, apresentam elevada complexidade técnica, intensidade de capital e criticidade operacional, não se confundindo com serviços meramente acessórios ou auxiliares passíveis de livre subcontratação. Diante disso, entende-se que tais atividades devem ser consideradas, para fins contratuais, como parte integrante do núcleo essencial da concessão, devendo ser executadas diretamente pela Concessionária, por meio da Empresa de Dragagem integrante de sua estrutura societária ou de seu grupo econômico, com controle efetivo dos equipamentos utilizados. Nesse sentido, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 27.1, de modo a vedar expressamente a subcontratação das atividades de dragagem e derrocagem, bem como a utilização de equipamentos associados a tais atividades por meio de terceiros não integrantes do grupo econômico da Concessionária. Tal ajuste contribui para preservar a coerência da modelagem contratual, reforçar a aderência entre qualificação técnica e execução efetiva do objeto, reduzir riscos operacionais e assegurar maior robustez na prestação dos serviços essenciais da concessão.

288	Minuta de Contrato	31.14.6. Não pagamento da Contribuição Variável Anual ou da Contribuição Fixa Anual nas respectivas datas de vencimento, nos termos da Subcláusula6.4.3; e	A Subcláusula 31.14.6 prevê como hipótese de caducidade o não pagamento da Contribuição Variável Anual ou da Contribuição Fixa Anual nas respectivas datas de vencimento, nos termos da Subcláusula 6.4.3. A redação proposta merece aprimoramento, na medida em que estabelece, de forma excessivamente ampla, hipótese de extinção antecipada do contrato por inadimplemento financeiro, sem distinguir situações de gravidade, recorrência ou controvérsia legítima quanto aos valores devidos. Com efeito, a caducidade constitui medida extrema, que deve observar critérios de proporcionalidade, razoabilidade e gradação de sanções, não sendo adequada sua vinculação automática a qualquer atraso no pagamento, inclusive em situações pontuais ou decorrentes de divergências técnicas ou jurídicas quanto ao montante devido. Adicionalmente, a redação atual pode gerar insegurança jurídica ao permitir que discussões de valores controversos — especialmente no âmbito de processos administrativos de apuração previstos na própria minuta contratual — sejam indevidamente caracterizadas como inadimplemento apto a ensejar caducidade, ainda que a Concessionária tenha efetuado o pagamento dos valores incontroversos. Nesse contexto, a ausência de critérios qualificadores pode resultar em aplicação desproporcional da penalidade, além de comprometer a previsibilidade regulatória e a adequada bancabilidade do projeto. Diante disso, sugere-se o aprimoramento da Subcláusula 31.14.6, de modo a: (i) restringir a hipótese de caducidade a situações de inadimplemento material, grave e reiterado; (ii) assegurar a prévia instauração de processo administrativo, com garantia de contraditório e ampla defesa; e (iii) afastar a caracterização de inadimplemento nos casos em que haja controvérsia legítima quanto aos valores, desde que pagos os montantes incontroversos. Tal ajuste contribui para alinhar a cláusula aos princípios da proporcionalidade e da segurança jurídica, preservar a adequada alocação de riscos e assegurar maior previsibilidade na execução contratual.
289	Minuta de Contrato	13.2.14. Ao término do Contrato de Concessão, efetuar a transferência de titularidade do processo de licenciamento ambiental a quem o Poder Concedente determinar, devendo manter vigentes as licenças até a conclusão do processo de transferência.	A redação atualmente proposta para a Cláusula 13.2.14 impõe à Concessionária o dever de manter vigentes as licenças ambientais até a conclusão do processo de transferência de titularidade, sem, contudo, estabelecer prazo para que o Poder Concedente indique o destinatário dessa transferência. Tal lacuna normativa introduz relevante grau de incerteza jurídica e regulatória, na medida em que impõe à Concessionária obrigações remanescentes e com prazo incerto de vigência após o encerramento definitivo do contrato. Com efeito, a ausência de delimitação temporal para a indicação do novo titular do licenciamento ambiental pode resultar na prorrogação indefinida de encargos operacionais, financeiros e regulatórios, incluindo custos de manutenção das licenças, cumprimento de condicionantes ambientais e eventuais responsabilidades administrativas decorrentes de sua titularidade formal. Trata-se, portanto, de alocação de risco desproporcional, que extrapola o período contratual e não guarda aderência com o princípio da adequada distribuição de riscos, consagrado na modelagem de contratos de concessão. Adicionalmente, a manutenção indefinida da titularidade do licenciamento ambiental pela Concessionária, após o término do contrato, contraria o princípio da segurança jurídica e dificulta a adequada transição do ativo concedido, podendo, inclusive, comprometer a continuidade da prestação do serviço público e a regularidade ambiental da operação. Nesse contexto, a previsão de prazo certo para a manifestação do Poder Concedente quanto ao destinatário da transferência mostra-se medida necessária para assegurar previsibilidade, delimitar responsabilidades e evitar a perpetuação indevida de obrigações à Concessionária após o término da concessão. Por fim, cabe ainda a estipulação de solução subsidiária — consistente na transferência automática da titularidade ao próprio Poder Concedente em caso de inércia — , uma vez que o ativo e as atividades a ele vinculadas retornam à esfera estatal ao término da concessão, sendo razoável que a titularidade do licenciamento ambiental acompanhe tal reversão. Diante do exposto, entende-se que a proposta de inclusão de prazo para indicação do novo titular, bem

			como de mecanismo supletivo de transferência ao Poder Concedente, contribui para o aperfeiçoamento da cláusula, conferindo maior segurança jurídica, equilíbrio contratual e aderência às melhores práticas regulatórias. Redação sugerida: : "13.2.14. Ao término do Contrato de Concessão, efetuar a transferência de titularidade do processo de licenciamento ambiental a quem o Poder Concedente determinar, devendo manter vigentes as licenças até a conclusão do processo de transferência. 13.2.14. O Poder Concedente deverá indicar o novo destinatário da titularidade do processo de licenciamento ambiental no prazo de até 30 (trinta) dias a contar do término do Contrato de Concessão, e, na ausência de indicação dentro do prazo estabelecido, a Concessionária deverá transferir as licenças ao Poder Concedente".
290	Minuta de Contrato	13.11. 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 13.10, tendo como beneficiários o Poder Concedente e a ANTAQ: 1 A partir da Data de Assunção até o término do Contrato de Concessão: R$ 586.336.199,72 2 Pelo período de [24 (vinte e quatro) meses] após o término do Contrato de Concessão: R$ 469.068.959,77	A redação do Item 13.11 estabelece a obrigatoriedade de manutenção da Garantia de Execução Contratual pelo período de 24 (vinte e quatro) meses após o término do Contrato de Concessão, em montante expressivo. Embora seja legítima a preocupação do Poder Concedente em resguardar-se quanto a eventuais inadimplementos remanescentes ou vícios na reversão dos bens, entende-se que o prazo previsto revela-se excessivo à luz dos princípios da proporcionalidade e da adequada alocação de riscos. Com efeito, a manutenção de garantia contratual por período prolongado após a extinção do vínculo contratual implica significativa imobilização de capital ou comprometimento de linhas de crédito da Concessionária, com impactos diretos sobre seu custo financeiro e, por conseguinte, sobre a atratividade e a bancabilidade do projeto. Tal exigência assume ainda maior relevância quando considerada em conjunto com o elevado valor da garantia exigida. Nesse contexto, um prazo de 12 (doze) meses mostra-se suficiente para que o Poder Concedente realize as atividades de fiscalização, auditoria e validação da adequada devolução do ativo, sem prejuízo à proteção do interesse público. Diante do exposto, sugere-se a redução do prazo de manutenção da Garantia de Execução Contratual após o término do Contrato de Concessão para 12 (doze) meses, por se tratar de medida suficiente para resguardar os interesses do Poder Concedente, ao mesmo tempo em que promove maior proporcionalidade, eficiência econômica e aderência às melhores práticas contratuais.
291	Minuta de Contrato	18.1. 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: [...] 18.1.33. A partir da Data de Assunção, riscos associados à variação da demanda projetada para as Atividades;	O Relatório Estudo de Mercado (Produto 03) reconhece expressamente que o atendimento integral da demanda projetada no Cenário Base, especialmente a partir de 2030, está condicionado à implementação dos investimentos de expansão previstos para os terminais portuários, conforme estabelecido pela Autoridade Portuária de Santos (APS) em seu Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). Em outras palavras, as projeções de movimentação que fundamentam o modelo econômico-financeiro da concessão pressupõem a ampliação da capacidade operacional dos terminais existentes e a implantação de novos empreendimentos, constituindo tais investimentos premissas essenciais para a concretização da demanda estimada. Entretanto, a Concessionária do Canal de Acesso não detém qualquer competência ou ingerência sobre a celebração, execução ou fiscalização dos contratos de arrendamento dos terminais portuários, tampouco possui poder para definir o cronograma de implantação das expansões previstas pela APS, promover investimentos em infraestrutura portuária terrestre, ampliar a capacidade de atracação ou implementar estratégias de atração de cargas. Conforme reconhecido no Relatório do Modelo Institucional (Produto 05), tais atribuições permanecem sob responsabilidade da Autoridade Portuária, que detém o controle sobre o planejamento portuário, a disponibilidade de berços e a alocação das embarcações. Nesse contexto, eventual atraso, postergação ou não implementação das expansões previstas poderá limitar significativamente a capacidade de movimentação do Porto de Santos, restringindo a utilização da infraestrutura aquaviária

			concedida e, consequentemente, comprometendo a arrecadação tarifária da Concessionária. Trata-se, portanto, de risco cuja materialização decorre de fatores integralmente alheios à esfera de atuação e controle da futura concessionária e, sob a perspectiva da adequada alocação de riscos, deveria ser compartilhado com o Poder Concedente. A situação torna-se ainda mais evidente considerando que empreendimentos estratégicos previstos no PDZ, como a implantação do Terminal STS-10 e a expansão de outros terminais existentes, constituem pressupostos expressamente considerados pelo Relatório de Mercado para viabilizar o crescimento da movimentação projetada. Caso tais investimentos não sejam implementados nos prazos considerados pelos estudos, a demanda efetivamente observada poderá divergir substancialmente das projeções que fundamentaram a modelagem da concessão, sem que exista qualquer possibilidade de atuação da Concessionária para evitar esse resultado. Por essa razão, propõe-se a inclusão de dispositivo específico que atribua ao Poder Concedente o risco decorrente da não implementação, atraso ou insuficiência das expansões de capacidade dos terminais portuários necessárias ao atendimento da demanda projetada, em redação análoga à Cláusula 16.2.18 do Contrato de Concessão do Canal de Acesso ao Porto de Paranaguá, que expressamente aloca ao Poder Concedente o risco relacionado ao "Não alcance da capacidade nos terminais atendidos total ou parcialmente pelo acesso aquaviário do Porto". A adoção de solução semelhante no presente contrato promoverá maior coerência regulatória entre projetos de natureza equivalente, preservará o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e permitirá que o risco seja suportado pelo agente que efetivamente detém competência para administrá-lo e mitigá-lo. Além disso, contribuirá para conferir maior previsibilidade ao empreendimento, reduzir incertezas regulatórias e fortalecer sua atratividade perante investidores e financiadores, em consonância com as melhores práticas de estruturação de contratos de infraestrutura e com o princípio da eficiente alocação de riscos.
292	Minuta de Contrato	Anexo 7 - 5.1. Os valores depositados na Conta Retenção deverão ser aplicados pelo Banco Depositário em títulos públicos federais atrelados à taxa SELIC, ou outro indicador de remuneração de depósitos bancários seguido pelo mercado em caso de descontinuidade da taxa SELIC.	A minuta do Contrato de Concessão estabelece, em seu Anexo 7, Cláusula 5.1, que os recursos depositados na Conta Vinculada deverão ser aplicados exclusivamente em títulos públicos federais brasileiros indexados à taxa SELIC. Entretanto, a própria modelagem econômico-financeira da concessão reconhece, por intermédio do Índice de Reajuste Contratual (IRC), que a estrutura de custos do projeto apresenta exposição cambial superior a 50%, decorrente da significativa participação de investimentos denominados ou referenciados em dólar norte-americano. Essa circunstância assume especial relevância considerando que os recursos depositados na Conta Vinculada permanecerão indisponíveis até o sétimo ano subsequente à verificação dos investimentos obrigatórios (CAPEX), os quais são compostos, em sua maior parte, por obras de dragagem e demais investimentos intensivos em equipamentos, serviços e insumos sujeitos à variação cambial. Assim, a obrigatoriedade de manutenção integral desses recursos em ativos exclusivamente remunerados em reais expõe a Concessionária ao risco de desvalorização da moeda nacional durante o período de retenção, podendo resultar na perda substancial do poder de compra dos valores depositados e, consequentemente, na insuficiência dos recursos para suportar os investimentos que a própria Conta Vinculada se destina a garantir. Sob a perspectiva da adequada alocação de riscos, não se identifica justificativa técnica ou econômico-financeira para impedir que a Concessionária realize proteção natural (natural hedge) dos recursos vinculados às suas obrigações de investimento. Ao contrário, considerando que a própria modelagem contratual reconhece expressamente a elevada exposição cambial do projeto, revela-se coerente que o regime de investimentos da Conta Vinculada também permita a preservação do valor econômico dos recursos frente às oscilações da taxa de câmbio. Dessa forma, propõe-se a alteração da Cláusula 5.1 do Anexo 7 para permitir que os recursos da Conta Vinculada sejam aplicados, a critério da Concessionária, em ativos soberanos remunerados em dólar norte-americano, preservando-

			se, ao mesmo tempo, a segurança financeira da garantia e a liquidez dos recursos. Sugere-se, nesse sentido, a seguinte redação: "5.1. Os valores depositados na Conta Vinculada deverão ser aplicados pelo Banco Depositário, conforme instruções da Concessionária, em: (i) títulos públicos federais brasileiros indexados à taxa SELIC; (ii) outro indexador de remuneração de depósitos bancários amplamente adotado pelo mercado, na hipótese de descontinuidade da taxa SELIC; ou (iii) títulos da dívida soberana brasileira remunerados em dólar norte-americano ou títulos do Tesouro dos Estados Unidos da América, com a finalidade de mitigar o risco cambial associado aos investimentos obrigatórios previstos no Contrato de Concessão." A proposta encontra respaldo na própria estrutura econômico-financeira da concessão. Se o mecanismo de reajuste tarifário reconhece que parcela expressiva dos custos do projeto está exposta à variação da taxa de câmbio, mostra-se igualmente razoável que os recursos destinados à garantia dos investimentos obrigatórios possam ser protegidos contra esse mesmo risco. A vedação atualmente prevista cria um descasamento entre a moeda dos ativos financeiros da Conta Vinculada e a moeda predominante das obrigações de investimento, transferindo à Concessionária um risco financeiro desnecessário e incompatível com a finalidade da garantia contratual. Além disso, a flexibilização ora proposta contribui diretamente para o fortalecimento da bancabilidade do projeto, ao reduzir a exposição cambial dos financiadores e investidores e ao alinhar o mecanismo de garantia às melhores práticas internacionais de financiamento de projetos de infraestrutura intensivos em CAPEX. Trata-se, inclusive, de medida que responde às preocupações manifestadas pelos potenciais investidores durante o processo de Market Sounding, aumentando a atratividade
293	Minuta de Contrato	24.1.1.1. Nos 3 (três) primeiros anos contados a partir do ano da Data de Assunção, considera- se o valor de receita bruta anual média de R$ 578.933.096,94 (quinhentos e setenta e oito milhões, novecentos e trinta e três mil, noventa e seis reais e noventa e quatro centavos) para fins de aplicação do percentual disposto na Subcláusula 24.1.1.	A minuta do Contrato de Concessão estabelece que, durante os três primeiros anos de vigência, somente serão passíveis de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro os eventos, ou o conjunto de eventos ocorridos no período de doze meses, que produzam impacto mínimo correspondente a R$ 5.789.330,97, equivalente a 1% do Valor Base do contrato. Embora a previsão de um critério de materialidade tenha por objetivo evitar a instauração de procedimentos de reequilíbrio para eventos de reduzida relevância econômica, o percentual adotado revela-se excessivamente elevado quando considerado o perfil específico da concessão do Canal de Acesso ao Porto de Santos, que possui custos operacionais sensíveis. Recomenda-se que o critério de materialidade seja revisto, mediante redução do percentual atualmente previsto ou adoção de mecanismo que permita a agregação de eventos extraordinários relacionados à mesma categoria de risco, ainda que ocorridos em momentos distintos, de forma a evitar que a fixação de um limite excessivamente elevado resulte em transferência desproporcional de riscos à Concessionária. A revisão do critério de materialidade contribuirá para preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conferir maior efetividade ao mecanismo de recomposição previsto na minuta e alinhar a distribuição de riscos às características operacionais da concessão. Ademais, a redução desse limiar aumentará a previsibilidade regulatória e fortalecerá a bancabilidade do projeto, sem comprometer a racionalidade administrativa dos processos de reequilíbrio.
294	Minuta de Contrato	11.2. A Concessionária deverá depositar na Conta Retenção os percentuais de sua receita líquida, conforme tabela a seguir:	A modelagem da concessão e a minuta de contrato preveem a retenção de 30,1% da receita líquida da Concessionária durante os três primeiros anos de vigência contratual, período que coincide com a execução da 1ª Fase de implantação do empreendimento, na qual se concentram os principais investimentos da concessão, especialmente as obras de aprofundamento do canal de acesso para a cota de -16,0 metros. Trata-se, portanto, da fase mais intensiva em CAPEX e, consequentemente, do período em que a Concessionária demandará maior disponibilidade de recursos financeiros para execução das obrigações

			contratuais. Nesse contexto, o percentual de retenção atualmente previsto revela-se excessivamente elevado. Ao reduzir de forma significativa o fluxo de caixa operacional da Concessionária justamente durante a fase inicial de implantação do empreendimento, o mecanismo restringe sua capacidade de financiar a execução dos investimentos obrigatórios, aumentando a dependência de capital de terceiros e elevando o custo financeiro do projeto. Importa destacar que o montante estimado para retenção nos três primeiros anos é da mesma ordem de grandeza dos investimentos previstos para esse período, circunstância que evidencia um descasamento entre a necessidade de liquidez da Concessionária e a sistemática de indisponibilidade dos recursos estabelecida pela modelagem contratual. Embora a constituição da Conta Vinculada tenha como finalidade assegurar a disponibilidade de recursos para a conclusão dos investimentos obrigatórios, tal objetivo pode ser alcançado por mecanismos menos restritivos e mais aderentes à dinâmica financeira do empreendimento, preservando simultaneamente a segurança do Poder Concedente e a capacidade de investimento da Concessionária. Dessa forma, propõe-se a revisão dos percentuais de retenção previstos na Tabela do item 11.2 da minuta de Contrato, com a redução do percentual incidente durante os três primeiros anos da concessão e a correspondente atualização da modelagem econômico-financeira do projeto. Alternativamente, recomenda-se a adoção de mecanismo de liberação progressiva dos recursos retidos, condicionado ao cumprimento de marcos previamente definidos no Plano de Exploração do Acesso Aquaviário (PEAA). Nessa hipótese, à medida que a Concessionária demonstrar a execução das etapas de investimento previstas contratualmente, parcela correspondente dos recursos depositados na Conta Vinculada seria liberada para sua utilização, dispensando-se a retenção integral até o sétimo ano de vigência da concessão. A adoção de qualquer dessas soluções permitirá compatibilizar a finalidade de garantia da Conta Vinculada com as necessidades efetivas de financiamento da fase de implantação do empreendimento, preservando o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, reduzindo custos financeiros desnecessários e fortalecendo a bancabilidade do projeto, sem prejuízo à segurança dos investimentos obrigatórios ou ao interesse público.
295	Minuta de Contrato	18.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: [...] 18.2.10. Riscos de que a Administração Pública, de qualquer nível federativo, altere a restrição do uso de overflow, overboard ou jateamento em obras de dragagem, de forma não prevista pelas condicionantes de uso de tais técnicas estabelecidas pelo Edital, Contrato de Concessão e Anexos e pela legislação aplicável ao tempo da apresentação da proposta econômica no Leilão, contanto que	A Cláusula 18.2.10 da minuta contratual atribui ao Poder Concedente os riscos decorrentes de alterações supervenientes relacionadas às técnicas de dragagem por overflow, overboard disposal e jateamento. Embora a previsão represente importante mecanismo de proteção à Concessionária, seu escopo mostra-se excessivamente restrito ao contemplar apenas hipóteses específicas de alteração regulatória, deixando de abranger outras exigências ambientais supervenientes que podem produzir impactos igualmente relevantes sobre a execução contratual. Com efeito, durante a vigência da concessão poderão ser impostas pelos órgãos ambientais ou demais autoridades competentes novas condicionantes relacionadas, por exemplo, à alteração das janelas ambientais para execução das dragagens, à adoção de limites mais restritivos de turbidez ou à alteração das áreas autorizadas para disposição do material dragado. Todas essas medidas possuem potencial para alterar substancialmente o cronograma de execução das dragagens, reduzir a produtividade operacional, aumentar os custos de implantação e manutenção do canal de acesso e afetar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, sem que tais eventos estejam inseridos na esfera de controle ou de previsibilidade da futura Concessionária. Sob a perspectiva da adequada alocação de riscos, não se verifica fundamento para restringir a proteção contratual apenas a determinadas técnicas de dragagem, quando outras alterações regulatórias supervenientes podem produzir efeitos econômicos equivalentes ou até mais gravosos. Em contratos de infraestrutura, a distribuição de riscos deve considerar a capacidade de cada parte para gerir ou mitigar o evento, circunstância que não se verifica em relação a modificações normativas ou novas exigências impostas unilateralmente pelas autoridades ambientais após a apresentação da proposta econômica. Dessa forma,

		impactem, direta e comprovadamente, as receitas e/ou despesas da Concessionária, sem prejuízo de que seja apurado eventual desequilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente;	recomenda-se que a Cláusula 18.2.10 seja ampliada para abranger toda e qualquer alteração normativa ou regulatória superveniente, imposta por autoridade competente após a apresentação da proposta econômica, que acarrete impacto material sobre os custos, o cronograma de execução das obras ou a operação da infraestrutura concedida. Recomenda-se, igualmente, que a minuta esclareça expressamente que permanecerão sob responsabilidade da Concessionária apenas as restrições passíveis de mitigação mediante ajustes operacionais ordinários, compatíveis com a diligência esperada de um operador eficiente. Além disso, propõe-se que o contrato assegure o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro sempre que exigências ambientais ou de licenciamento supervenientes produzam impacto material sobre a execução do empreendimento, observados os mecanismos de Revisão Extraordinária previstos contratualmente. Por fim, recomenda-se que seja expressamente previsto que a Concessionária não estará sujeita à aplicação de penalidades contratuais, glosas ou qualquer outra consequência decorrente de atrasos exclusivamente atribuíveis a atos, omissões, exigências ou demora nos processos de licenciamento, autorização ou aprovação conduzidos pelos órgãos públicos competentes, desde que tais circunstâncias não decorram de ação ou omissão imputável à própria Concessionária.
296	Minuta de Contrato	18.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: [...] 18.2.2. A partir da Data de Assunção, riscos associados à remoção de embarcações ou cascos de embarcações, na Área da Concessão, que possam prejudicar o acesso ao Porto de Santos e cujos custos dali decorrentes excedam, por evento ou, em um período contínuo de 12 (doze) meses, por conjunto de eventos, o montante de R$ 2.046.199,94 (dois milhões, quarenta e seis mil, cento e noventa e nove reais e noventa e quatro centavos), observado que o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, mediante Revisão Extraordinária, fica limitado a [50% (cinquenta por cento)] do valor efetivamente excedente;	A minuta do Contrato de Concessão estabelece, em sua Subcláusula 18.2.2, que a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apenas em relação a 50% dos custos elegíveis decorrentes da remoção de embarcações naufragadas ou abandonadas que excederem o limite de risco contratualmente estabelecido de R$ 2.046.199,94. Entretanto, a sistemática proposta não se mostra compatível com os princípios da adequada alocação de riscos aplicáveis às concessões de infraestrutura, uma vez que a ocorrência de naufrágios, abandonos ou outros eventos que exijam a remoção de embarcações constitui fato de terceiro, extraordinário e alheio à esfera de atuação da Concessionária. Com efeito, a futura Concessionária não possui competência legal para fiscalizar a navegação, disciplinar o tráfego aquaviário, adotar medidas coercitivas para impedir o abandono de embarcações ou exigir de terceiros a remoção preventiva de cascos ou destroços. Tais atribuições permanecem sob responsabilidade da Autoridade Portuária e das demais autoridades marítimas competentes, responsáveis pelo gerenciamento do tráfego aquaviário, pela fiscalização da navegação e pela adoção das medidas administrativas cabíveis em relação às embarcações que representem risco à segurança da navegação. Dessa forma, embora a Concessionária possa ser contratualmente incumbida da execução material da remoção dessas embarcações, a ocorrência do evento que origina tal obrigação permanece integralmente fora de sua esfera de controle, não havendo meios razoáveis para prevenir, mitigar ou evitar sua materialização. Além disso, a própria existência do limite de risco contratualmente estabelecido já assegura que parcela dos custos decorrentes desses eventos permaneça alocada à Concessionária, em observância ao princípio do compartilhamento de riscos ordinários da atividade. Após superado esse limite, contudo, não se identifica fundamento técnico ou jurídico para que a Concessionária continue suportando metade dos custos remanescentes de evento cuja ocorrência decorre exclusivamente de fatores externos e imprevisíveis. A limitação da recomposição a apenas 50% dos custos excedentes acaba por transferir à Concessionária parcela significativa de um risco que não possui capacidade de controlar ou administrar, produzindo desequilíbrio na matriz de riscos e aumentando desnecessariamente o custo de financiamento e precificação do empreendimento. Dessa forma, recomenda-se a revisão da Subcláusula 18.2.2 para assegurar a recomposição integral do equilíbrio econômico-financeiro relativamente aos custos elegíveis que excederem o limite de risco contratualmente estabelecido. Subsidiariamente, caso não se entenda pela recomposição integral, recomenda-se ao menos a ampliação da parcela de custos suportada pelo Poder Concedente, de modo a refletir de

			forma mais adequada a distribuição de competências entre as partes e a inexistência de qualquer capacidade da Concessionária para prevenir ou evitar a ocorrência dos eventos que ensejam a remoção de embarcações naufragadas ou abandonadas. A adoção dessa solução promoverá maior aderência da matriz de riscos aos princípios da eficiência e da adequada alocação de responsabilidades, preservará o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e alinhará o contrato às melhores práticas de estruturação de projetos de infraestrutura, atribuindo cada risco ao agente que efetivamente detém melhores condições para administrá-lo ou suportar seus efeitos.
297	Minuta de Contrato	18.3. A alocação de riscos relativos ao volume de assoreamento do Acesso Aquaviário ao Porto de Santos, para fins de dragagem de manutenção, é estabelecida nos seguintes termos: 18.3.1. se o volume de assoreamento estiver compreendido na Faixa dos Valores de Referência (FVR) de que trata o Anexo 1, o risco é integralmente da Concessionária; 18.3.2. se o volume de assoreamento estiver acima da Faixa dos Valores de Referência (FVR) de que trata o Anexo 1, a Concessionária terá direito a reequilíbrio econômico-financeiro, mediante Revisão Extraordinária, observado que o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão fica limitado a [50% (cinquenta por cento)] do saldo apurado entre os custos efetivamente realizados para dragar o volume real e os custos estimados para dragar o volume da curva projetada pelo Anexo 1 no limite máximo compreendido na FVR ; e 18.3.3. se o volume de assoreamento estiver abaixo da Faixa dos Valores de Referência (FVR) de que trata o Anexo 1, o Poder Concedente terá direito a reequilíbrio econômico-financeiro, mediante Revisão	As operações de dragagem de manutenção constituem o principal componente dos custos operacionais (OPEX) da Concessionária ao longo da vigência do contrato. Nesse contexto, a correta alocação dos riscos associados ao assoreamento assume papel determinante para a preservação do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e para a adequada precificação das propostas pelos licitantes. Embora os estudos técnicos adotem como referência histórica os volumes de assoreamento observados entre os anos de 2020 e 2022 e estabeleçam, para fins da matriz de riscos, uma Faixa de Valores de Referência (FVR) correspondente a uma variação de ±16%, a futura ampliação da profundidade do canal para as cotas de 16 e 17 metros poderá alterar significativamente o comportamento hidrossedimentológico do canal de acesso. A modificação da geometria do canal, aliada à ocorrência de eventos climáticos extremos, alterações hidrológicas, ressacas, cheias excepcionais e demais fenômenos naturais, poderá provocar volumes de assoreamento substancialmente distintos daqueles considerados na modelagem, circunstância que, por sua natureza, escapa completamente ao controle e à capacidade de gestão da futura Concessionária. A Cláusula 18.3 da minuta contratual estabelece que, uma vez ultrapassada a Faixa de Valores de Referência, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro limitada a apenas 50% dos custos adicionais decorrentes do excesso de assoreamento. Contudo, essa sistemática acaba por transferir à Concessionária parcela significativa dos impactos financeiros decorrentes de eventos ambientais extraordinários cuja ocorrência não pode ser prevista, evitada ou mitigada pelo operador privado. Sob a perspectiva da adequada alocação de riscos, eventos hidrossedimentológicos excepcionais devem ser suportados pelo agente público, por constituírem riscos exógenos à atuação da Concessionária e inerentes às características naturais da infraestrutura concedida. A manutenção da limitação atualmente prevista tende a elevar a percepção de risco do empreendimento, induzindo os licitantes a incorporar prêmios adicionais de risco em suas propostas econômicas, com reflexos negativos sobre a competitividade da licitação e sobre a eficiência econômica da concessão. Dessa forma, recomenda-se a alteração da Subcláusula 18.3.2 para assegurar a recomposição integral (100%) do equilíbrio econômico-financeiro relativamente aos custos adicionais de dragagem decorrentes de volumes de assoreamento que ultrapassem a Faixa de Valores de Referência estabelecida no Anexo 1. A adoção dessa solução manterá sob responsabilidade da Concessionária os riscos ordinários inerentes à operação, ao mesmo tempo em que atribuirá ao Poder Concedente os riscos extraordinários decorrentes de eventos ambientais e hidrológicos imprevisíveis, em consonância com os princípios da adequada alocação de riscos e do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Além de promover maior coerência na matriz de riscos, essa alteração contribuirá para reduzir o prêmio de risco incorporado pelos licitantes às suas propostas, fortalecer a bancabilidade do projeto e ampliar a competitividade da licitação, possibilitando a obtenção de condições econômicas mais vantajosas para a Administração Pública sem comprometer os incentivos à eficiência operacional da futura Concessionária.

		Extraordinária, observado que o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão fica limitado a [50% (cinquenta por cento)] do saldo apurado entre os custos efetivamente realizados para dragar o volume real e os custos estimados para dragar o volume da curva projetada pelo Anexo 1 no limite mínimo compreendido na FVR . 18.3.4. A Subcláusula 18.3não será aplicável durante o período de execução das obras de dragagem de aprofundamento do Acesso Aquaviário ao Porto de Santos para as profundidades de 16 (dezesseis) e 17 (dezessete) metros, conforme estabelecido pelo Anexo 1.	
298	Minuta de Contrato	18.1.33. A partir da Data de Assunção, riscos associados à variação da demanda projetada para as Atividades;	A minuta do Contrato de Concessão atribui à Concessionária, de forma praticamente integral, os riscos relacionados à demanda, ao tráfego de embarcações e à arrecadação tarifária, especialmente por meio das Subcláusulas 18.1.32, 18.1.33 e 18.1.43. Embora o risco de demanda constitua elemento inerente aos contratos de concessão, sua alocação deve observar a capacidade efetiva de cada parte para influenciar, administrar e mitigar os eventos que lhe dão origem. Considerando a magnitude dos investimentos exigidos pelo empreendimento e a natureza estratégica da infraestrutura do acesso aquaviário ao Porto de Santos, a adequada distribuição do risco de demanda revela-se essencial para preservar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, fortalecer a bancabilidade do projeto e assegurar sua sustentabilidade econômico-financeira ao longo de toda a vigência contratual. Na modelagem atualmente proposta, a Concessionária assume integralmente as consequências financeiras decorrentes de reduções prolongadas do tráfego de embarcações, da movimentação de cargas e da arrecadação tarifária, independentemente da origem desses eventos. Tal alocação abrange, inclusive, hipóteses decorrentes de retrações macroeconômicas, alterações estruturais dos fluxos logísticos, perda de competitividade do porto, insuficiência de capacidade dos terminais, restrições regulatórias ou ambientais supervenientes e demais eventos sistêmicos inteiramente alheios à esfera de atuação da Concessionária. Tais riscos não podem ser efetivamente administrados ou mitigados pela futura Concessionária, cujas atribuições contratuais restringem-se à implantação, operação e manutenção da infraestrutura aquaviária concedida. As decisões relativas ao planejamento portuário, à expansão da capacidade dos terminais, à atração de cargas, ao desenvolvimento de corredores logísticos, ao licenciamento ambiental e às políticas públicas de transporte permanecem sob responsabilidade do Poder Concedente, da Autoridade Portuária e dos demais órgãos públicos competentes. Nessas circunstâncias, a atribuição exclusiva desses riscos sistêmicos à Concessionária mostra-se incompatível com

			os princípios da adequada alocação de riscos consagrados na estruturação de projetos de infraestrutura, segundo os quais cada risco deve ser atribuído à parte que detenha melhores condições de preveni-lo, administrá-lo ou mitigar seus efeitos. Além disso, a ausência de mecanismo objetivo de compartilhamento do risco de demanda aumenta significativamente a volatilidade das receitas do projeto, levando os licitantes a incorporar prêmios adicionais de risco em suas propostas econômicas. Como consequência, reduz-se a competitividade do certame, elevam-se os custos de financiamento do empreendimento e diminui-se a eficiência econômica da concessão. Diante desse cenário, recomenda-se que a minuta contratual passe a contemplar mecanismo objetivo de compartilhamento dos riscos de demanda aplicável às hipóteses de redução extraordinária e prolongada do tráfego de embarcações, da movimentação de cargas ou da arrecadação tarifária decorrentes de eventos alheios ao controle da Concessionária. Para tanto, sugere-se a adoção de faixas de tolerância para a demanda, fundamentadas nas projeções constantes do EVTEA, assegurando à Concessionária o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante Revisão Extraordinária sempre que a demanda efetivamente observada permanecer abaixo de limites previamente estabelecidos por período prolongado. Da mesma forma, recomenda-se que a matriz de riscos exclua expressamente da esfera de responsabilidade da Concessionária os eventos estruturais ou sistêmicos que escapem ao seu controle, tais como alterações relevantes dos fluxos logísticos, perda de competitividade do Porto de Santos, insuficiência da capacidade operacional dos terminais, restrições regulatórias ou ambientais supervenientes e quaisquer outros eventos extraordinários capazes de impactar materialmente a
299	Minuta de Contrato	18.1.3. Riscos de que as licenças, permissões e autorizações relacionadas à Concessão e exigíveis a partir da Data de Assunção não sejam obtidas, mantidas ou renovadas pela Concessionária, ou que sejam impostas condições não previstas, ressalvada a hipótese em que a Concessionária não houver dado causa, por ato ou omissão, de forma dolosa ou culposa, ao atraso na emissão da licença;	A Subcláusula 18.1.3 da minuta do Contrato de Concessão atribui à Concessionária a responsabilidade pela obtenção, manutenção e renovação de todas as licenças, autorizações e permissões necessárias à execução do objeto contratual, abrangendo, inclusive, o cumprimento de condicionantes supervenientes impostas pelos órgãos competentes. Embora a cláusula afaste a responsabilização da Concessionária por atrasos que não lhe sejam imputáveis, a minuta não estabelece de forma objetiva quais serão as consequências contratuais decorrentes desses atrasos, tampouco assegura mecanismos específicos de proteção durante o período em que o empreendimento permanecer sujeito à atuação da Administração Pública. Essa lacuna assume especial relevância considerando a elevada complexidade do processo de licenciamento ambiental aplicável às obras de aprofundamento do canal de acesso para as cotas de 16 e 17 metros. A obtenção das licenças necessárias depende da atuação de diversos órgãos públicos e está sujeita à análise técnica, à manifestação de entidades intervenientes, ao atendimento de condicionantes ambientais e a prazos administrativos que escapam integralmente ao controle da futura Concessionária. Durante o processo de Market Sounding, potenciais investidores destacaram de forma reiterada que os riscos associados à atuação dos órgãos licenciadores — especialmente aqueles decorrentes de atrasos administrativos, exigências supervenientes ou demora na emissão das licenças ambientais — não devem ser integralmente suportados pelo parceiro privado, por constituírem riscos regulatórios cuja materialização depende exclusivamente da atuação do Poder Público. Embora o Anexo 1 (PEAA) reconheça expressamente que atrasos no processo de licenciamento poderão repercutir sobre o cronograma contratual por meio de referência à Subcláusula 18.2.21, a minuta não estabelece mecanismo claro e objetivo para operacionalizar essa proteção. Em particular, não há previsão expressa quanto à suspensão automática dos prazos contratuais, à prorrogação dos marcos de investimento ou à inaplicabilidade de penalidades durante o período em que a execução do contrato permanecer inviabilizada em razão da demora ou da atuação dos órgãos públicos competentes. A ausência dessas salvaguardas gera insegurança jurídica e transfere à Concessionária parcela relevante de um risco que não possui condições de controlar,

			administrar ou mitigar. Em contratos de infraestrutura, atrasos decorrentes exclusivamente da atuação da Administração Pública ou de autoridades licenciadoras devem receber disciplina contratual específica, assegurando que a parte privada não seja penalizada por eventos cuja ocorrência independe de sua atuação. Nesse aspecto, a modelagem adotada na Concessão do Canal de Acesso ao Porto de Paranaguá apresenta solução mais adequada, ao prever expressamente que, quando atrasos ou exigências ambientais adicionais não forem imputáveis à Concessionária, os prazos contratuais serão automaticamente prorrogados e não haverá incidência de penalidades durante o período correspondente ao atraso administrativo: "16.4. No caso dos riscos previstos nas Subcláusulas 16.1.17 e 16.1.19, quando a Concessionária não houver dado causa ao atraso, paralisação ou às novas exigências ambientais, a Concessionária não sofrerá aplicação de penalidades e os prazos das obrigações contratuais serão prorrogados enquanto durar o atraso ou paralisação, sem prejuízo de que seja apurado eventual desequilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente decorrente do adiamento de investimentos previstos neste contrato.". Dessa forma, recomenda-se que a minuta do Contrato de Concessão passe a contemplar disposição específica — preferencialmente por meio da inclusão de nova Subcláusula 18.7 ou, alternativamente, no âmbito da Cláusula 18.2 — estabelecendo que, nas hipóteses previstas nas Subcláusulas 18.1.3, 18.1.4 e 18.1.23, desde que a Concessionária demonstre que o atraso, a suspensão das atividades
300	Minuta de Contrato	18.1.5. A partir da Data de Assunção, riscos relacionados ao cumprimento de todas as ações necessárias para o integral cumprimento das obrigações assumidas pela Administração do Porto no âmbito do Termo de Rerratificação de Acordo para Homologação Judicial dos Autos da Ação Civil Pública nº 0004665-36.2015.403.6104 da 3ª Vara Federal em Santos, celebrado com o objetivo de prover as medidas necessárias para a recuperação, mitigação, proteção e prevenção dos efeitos da erosão costeira na Ponta da Praia de Santos, até limite de R$ [x] ([x] reais), observado que o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, mediante Revisão Extraordinária, fica limitado a [80% (oitenta por cento)] do	O principal passivo ambiental atualmente identificado refere-se às obrigações decorrentes do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) da Ponta da Praia, cuja origem decorre expressamente dos processos erosivos verificados após o início, em 2010, das obras públicas de aprofundamento do canal de acesso conduzidas pela então Autoridade Portuária. Trata-se, portanto, de passivo ambiental cuja origem antecede a futura concessão e cuja causa não possui qualquer relação com a atuação da futura Concessionária. Contudo, a minuta do Contrato de Concessão atribui à Concessionária, por meio da Subcláusula 18.1.5, parcela relevante dos custos relacionados à remediação desse passivo ambiental preexistente , estabelecendo que a Concessionária deverá suportar integralmente tais custos até determinado limite financeiro e, ultrapassado esse montante, fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apenas em relação a 80% dos custos excedentes. Destaca-se que o próprio Relatório Socioambiental (Produto 01) reconhece que a alocação das responsabilidades ambientais deve observar o Princípio do Poluidor-Pagador, segundo o qual os custos de prevenção, reparação e compensação ambiental devem ser suportados por quem efetivamente deu causa ao dano ambiental. Nessa perspectiva, não se mostra juridicamente consistente impor à futura Concessionária parcela dos custos decorrentes da remediação de passivos cuja origem é reconhecidamente atribuída a intervenções realizadas anteriormente pela Administração Pública. Durante o processo de Market Sounding, potenciais investidores também manifestaram preocupação quanto à alocação de passivos ambientais históricos, destacando que obrigações ambientais preexistentes e decorrentes da atuação de antigos operadores públicos não podem ser adequadamente precificadas pelos licitantes, o que tende a elevar o prêmio de risco incorporado às propostas ou reduzir a atratividade do empreendimento. Dessa forma, recomenda-se que a minuta contratual seja revista para estabelecer expressamente que os custos relacionados à remediação, recuperação, monitoramento e gestão de passivos ambientais cuja origem seja anterior à Data de Assunção constituam risco do Poder Concedente, incluindo as obrigações decorrentes da Ação Civil Pública nº 0004665-36.2015.4.03.6104 (Ponta da Praia). Propõe-se, para tanto, a inclusão de dispositivo estabelecendo que, uma vez caracterizado tratar-se de passivo ambiental preexistente e decorrente de obras conduzidas pela então Autoridade Portuária, a Concessionária fará jus à recomposição integral (100%) do equilíbrio econômico-financeiro relativamente a todos os custos comprovadamente incorridos, sem a aplicação de

		valor efetivamente excedente	franquias, limites financeiros ou percentuais máximos de recomposição, permanecendo a responsabilidade definitiva atribuída ao efetivo causador do dano ambiental. A adoção dessas medidas alinhará a matriz de riscos aos princípios do Direito Ambiental brasileiro, em especial ao Princípio do Poluidor-Pagador, reforçará a segurança jurídica do contrato e reduzirá significativamente a incerteza relacionada à assunção de passivos ambientais históricos. Além disso, eliminará importante fator de risco atualmente incorporado à modelagem financeira do empreendimento, fortalecendo sua bancabilidade, ampliando sua atratividade perante investidores e financiadores e reduzindo potenciais controvérsias quanto à origem temporal dos danos ambientais existentes na área da concessão.
301	Minuta de Contrato	17.3. As deliberações do Comitê de Dragagem, do Subcomitê de Exploração e Desenvolvimento do Porto ou do Subcomitê de Gestão Ambiental Integrada serão formalizadas em ata específica, que será publicada no sítio eletrônico da Concessionária com a identificação do assunto e da decisão.	O Anexo 8 da minuta do Contrato de Concessão estabelece, em seu Item 9.1, que o Comitê de Dragagem será composto por representantes de diversos órgãos públicos, usuários e demais agentes da comunidade portuária, atribuindo à futura Concessionária apenas um único assento dentre o total de membros do colegiado. Embora o Item 2 do Anexo 8 qualifique o Comitê como órgão de natureza consultiva, os Itens 5 e 6, assim como o item 17.3 da Minuta de Contrato de Concessão, fazem referência à emissão de "deliberações", terminologia que pode suscitar dúvidas quanto aos efeitos práticos das manifestações do Comitê e ao grau de influência que tais deliberações poderão exercer sobre a execução da concessão. Essa circunstância assume especial relevância diante da matriz de riscos estabelecida pela própria minuta contratual. Nos termos da Cláusula 18, a Concessionária assume praticamente a integralidade dos riscos operacionais, ambientais, geológicos, de desempenho e de execução relacionados à dragagem, permanecendo responsável pelo cumprimento dos indicadores de desempenho, pela manutenção das condições operacionais do canal de acesso e pelas consequências decorrentes do eventual descumprimento das obrigações contratuais. Nesse contexto, mostra-se recomendável que a estrutura de governança preserve a autonomia técnica e operacional da Concessionária para definir a forma mais eficiente de execução das atividades que lhe incumbem contratualmente. A eventual possibilidade de que deliberações do Comitê influenciem o planejamento das dragagens, a priorização de intervenções, a programação operacional ou outras decisões técnicas relevantes poderá gerar dissociação entre a capacidade de decisão e a responsabilidade contratual, atribuindo influência relevante a agentes que não suportam os riscos econômicos, operacionais ou jurídicos decorrentes da execução da concessão. Ainda que as manifestações do Comitê não possuam natureza vinculante, recomenda-se que essa característica seja expressamente reforçada na redação contratual, de forma a afastar qualquer interpretação segundo a qual suas deliberações possam limitar ou condicionar a autonomia decisória da Concessionária na condução das atividades cuja responsabilidade lhe foi atribuída pelo Contrato. Dessa forma, recomenda-se que o Item 2 do Anexo 8, bem como os itens 17.3, 17.3.1 e 17.3.2 da Minuta de Contrato de Concessão, sejam aperfeiçoados para esclarecer expressamente que o Comitê de Dragagem possui natureza exclusivamente consultiva, não podendo suas recomendações ou deliberações interferir, direta ou indiretamente, na autonomia técnica, operacional, executiva ou comercial da Concessionária, nem gerar obrigações, restrições operacionais ou condicionamentos adicionais à execução do contrato. Alternativamente, recomenda-se a revisão da composição prevista no Item 9.1 do Anexo 8, de modo a promover maior alinhamento entre a representatividade dos membros do Comitê e a efetiva distribuição de riscos estabelecida no Contrato de Concessão. A estrutura de governança deve refletir, na medida do possível, a responsabilidade assumida por cada participante, evitando que agentes que não suportam os riscos operacionais, ambientais, geológicos ou econômico-financeiros da concessão exerçam influência desproporcional sobre decisões técnicas cuja implementação e respectivas consequências permanecerão sob responsabilidade exclusiva da Concessionária. A adoção dessas medidas contribuirá para conferir maior segurança jurídica ao modelo de governança

			da concessão, preservar a coerência entre a estrutura decisória e a matriz de riscos contratual e assegurar que as decisões técnicas relacionadas às operações de dragagem permaneçam orientadas por critérios de eficiência, segurança da navegação e cumprimento dos indicadores de desempenho previstos no Contrato, sem prejuízo da participação consultiva dos demais atores da comunidade portuária.
302	Minuta de Contrato	21.8.4. Opinar, sempre que instado pela ANTAQ, pela Administração do Porto ou pelas Partes, sobre a necessidade, adequação e forma de execução dos Parâmetros da Concessão, observada a Subcláusula 22.4; [...] 21.8.6. Opinar, antes da conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previsto pela Cláusula 24, sobre eventual pleito que esteja diretamente relacionado com o objeto das atribuições previstas nos Incisos "i", "ii" e "iii", acima.	A minuta do Contrato de Concessão atribui ao Verificador Independente competências que extrapolam a mera verificação técnica de aspectos objetivos relacionados à execução contratual. Em especial, as Subcláusulas 21.8.4 e 21.8.6 preveem que o Verificador Independente poderá opinar sobre a necessidade, adequação e forma de execução das obrigações contratuais, bem como emitir manifestações acerca de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Embora a utilização de Verificador Independente constitua mecanismo amplamente empregado em contratos de infraestrutura para conferir maior transparência e confiabilidade às medições, certificações e validações técnicas, sua atuação deve permanecer restrita à verificação objetiva de fatos, dados e parâmetros técnicos, sem alcançar matérias que envolvam interpretação contratual, exercício de competências regulatórias ou análise do mérito administrativo ou contratual. A verificação do preenchimento dos requisitos jurídicos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a interpretação das disposições contratuais e a aplicação da matriz de riscos constituem atribuições inseridas na competência exclusiva da ANTAQ, na qualidade de entidade reguladora e fiscalizadora da concessão. A atribuição dessas análises ao Verificador Independente pode resultar na duplicidade de avaliações técnicas e regulatórias, aumentar a complexidade procedimental e gerar insegurança quanto às competências de cada agente envolvido no processo decisório. Tal preocupação é reforçada pelo fato de que a própria minuta contratual estabelece, de um lado, que as conclusões do Verificador Independente não vinculam a ANTAQ e, de outro, que a Agência poderá substituí-lo. Nessas circunstâncias, ampliar a atuação do Verificador Independente para abranger análises relativas ao mérito regulatório ou contratual tende a aumentar os custos transacionais da concessão sem proporcionar correspondente incremento da segurança jurídica ou da eficiência administrativa. Com o objetivo de mitigar a complexidade operacional e conferir maior previsibilidade jurídica e regulatória, sugerem-se os seguintes aprimoramentos contratuais: 1. Limitação da atuação do Verificador Independente à validação técnica (Subcláusulas 21.8.4 e 21.8.6) Recomenda-se que as Subcláusulas 21.8.4 e 21.8.6 sejam aperfeiçoadas para esclarecer expressamente que a atuação do Verificador Independente limitar-se-á, quando solicitado, à validação técnica de informações objetivamente verificáveis, tais como medições, levantamentos batimétricos, dados de engenharia, parâmetros operacionais, indicadores de desempenho e demais elementos de natureza eminentemente técnica, vedada a emissão de manifestações acerca do mérito jurídico, regulatório ou econômico dos pleitos submetidos à apreciação da ANTAQ. Sugestão de redação para a Subcláusula 21.8.4: "21.8.4. Realizar, quando solicitado pela ANTAQ, pela Administração do Porto ou por qualquer das Partes, a validação técnica de dados, premissas de engenharia, levantamentos batimétricos ou outras informações objetivamente verificáveis relacionadas aos Parâmetros da Concessão, observado o disposto na Subcláusula 22.4. O Verificador Independente não emitirá manifestações sobre o mérito regulatório ou contratual dos pleitos, cuja apreciação permanecerá de competência exclusiva da ANTAQ." Sugestão de redação para a Subcláusula 21.8.6: "21.8.6. Antes da conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previsto na Cláusula 24, quando solicitado pela ANTAQ, emitir relatório técnico exclusivamente acerca da verificação dos elementos fáticos e técnicos diretamente relacionados às matérias previstas na Subcláusula 21.8.4, sem manifestação sobre o mérito regulatório ou contratual do respectivo pleito." 2. Critérios objetivos para

			substituição do Verificador Independente (Subcláusula 21.6.4) Recomenda-se, igualmente, que a Subcláusula 21.6.4 seja revista para esta
303	Minuta de Contrato	6.3.1. A Concessionária deverá pagar a Contribuição Fixa Anual anualmente, no [5º (quinto) dia útil] contado após a Data de Assunção.	A modelagem atualmente proposta concentra volume expressivo de obrigações financeiras logo no início da concessão, quando a Concessionária deverá realizar desembolsos significativos relativos ao pagamento da Contribuição Fixa Anual, à constituição da Garantia de Execução, ao reembolso das despesas do BNDES e da B3, bem como iniciar os investimentos associados à primeira etapa de implantação do empreendimento, notadamente as obras de dragagem de aprofundamento do canal de acesso. Esse cenário é agravado pelo fato de que, durante os primeiros anos da concessão, parcela relevante da receita operacional permanecerá retida na Conta Retenção, reduzindo a liquidez disponível justamente no período em que a necessidade de investimentos e de capital de giro é mais elevada. Não obstante esse contexto, a Cláusula 6.2.9 da minuta do Edital também condiciona a celebração do Contrato de Concessão à comprovação do pagamento integral do valor ofertado a título de Outorga. Embora a Nota Técnica nº 15 justifique essa exigência como mecanismo destinado a mitigar o risco de inadimplemento das obrigações financeiras assumidas pela futura Concessionária, a concentração simultânea de múltiplos desembolsos de elevada magnitude produz efeitos econômicos que podem comprometer a eficiência do certame. Sob a perspectiva financeira, a estrutura atualmente proposta concentra significativa necessidade de liquidez no momento do financial close, elevando a demanda por capital próprio e por financiamento de curto prazo em período anterior à estabilização operacional do empreendimento. Como consequência, aumenta-se o custo médio ponderado de capital (WACC), elevam-se os custos financeiros da concessão e reduz-se a capacidade de alavancagem do projeto. Esses efeitos tendem a ser integralmente refletidos na precificação das propostas econômicas, seja por meio da incorporação de prêmios adicionais de risco, seja pela redução da agressividade das ofertas apresentadas pelos licitantes. Além disso, a elevada concentração de desembolsos iniciais pode restringir a participação de operadores tecnicamente qualificados, reduzindo a competitividade da licitação e, consequentemente, a probabilidade de obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública. Dessa forma, recomenda-se a revisão da Cláusula 6.3.1 da minuta de Contrato para estabelecer que o pagamento da primeira parcela da Contribuição Fixa Anual seja realizado até o 5º dia útil do 12º mês do contrato, resultando em cronograma mais compatível com a curva de geração de caixa do empreendimento e com a execução dos investimentos previstos para a fase inicial da concessão, com consequente redução do custo de capital do projeto. Importa destacar que o diferimento parcial do pagamento da Contribuição Fixa Anual não implica redução da segurança financeira do Poder Concedente, desde que acompanhado de mecanismos adequados de garantia contratual. A adoção dessa solução contribuirá para reduzir a pressão financeira concentrada no início da execução contratual, fortalecer a bancabilidade do projeto, ampliar a competitividade do certame e reduzir os custos de financiamento incorporados às propostas econômicas, aumentando a probabilidade de obtenção de condições mais vantajosas para a Administração Pública, sem prejuízo da adequada garantia das obrigações financeiras assumidas pela futura Concessionária.
304	Minuta de Contrato	15.6. A proposta será deliberada de comum acordo entre a Administração do Porto e a Concessionária, dependendo de consenso	A minuta do Contrato de Concessão estabelece que o Comitê de Dragagem e seus Subcomitês possuem natureza consultiva e destinam-se à coordenação e ao alinhamento entre os diversos agentes envolvidos na exploração do acesso aquaviário. Entretanto, a disciplina constante do Item 15.6 do Anexo 8 introduz elemento de governança que pode gerar insegurança jurídica quanto à efetiva autonomia comercial da futura Concessionária. Nos termos do referido dispositivo, as propostas relativas à Segmentação de Mercado e aos

		especialmente sobre a adequação da medida para o reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão.	descontos tarifários previstos na Tabela I deverão ser aprovadas mediante consenso entre a Autoridade Portuária e a Concessionária. Embora a redação não atribua formalmente poder decisório à Autoridade Portuária, a exigência de consenso pode, na prática, condicionar ou restringir a implementação da estratégia comercial da Concessionária, conferindo à APS influência relevante sobre decisões diretamente relacionadas à gestão da demanda e da receita da concessão. Essa circunstância merece especial atenção diante da matriz de riscos estabelecida pela própria minuta contratual. Nos termos das Subcláusulas 18.1.32 e 18.1.33, a Concessionária assume integralmente os riscos relacionados à demanda, ao tráfego de embarcações e à arrecadação tarifária, suportando, de forma exclusiva, os impactos econômicos decorrentes da efetividade de sua política comercial. Sob a perspectiva da adequada alocação de riscos, mostra-se recomendável que a parte responsável pelos riscos de demanda disponha de autonomia suficiente para definir sua estratégia comercial, observados os limites estabelecidos pelo Contrato, pela regulação da ANTAQ e pelos princípios da isonomia, da transparência e da não discriminação entre usuários. A atribuição de influência decisória a agente que não suporta os riscos econômicos decorrentes dessas decisões pode gerar desalinhamento entre responsabilidade contratual e capacidade de gestão, comprometendo a eficiência econômica da concessão. Dessa forma, recomenda-se que os Itens 15.6 e 15.7 do Anexo 8 sejam aperfeiçoados, com a incorporação das seguintes redações: Item 15.6 – redação sugerida: “O Subcomitê de Exploração e Desenvolvimento Portuário terá natureza exclusivamente consultiva e não vinculante, constituindo-se como instância técnica de referência para o alinhamento entre o planejamento portuário e a política comercial da Concessionária.” Item 15.7 – redação sugerida: “A definição das estratégias de Segmentação de Mercado e dos descontos aplicáveis previstos na Tabela I permanecerá sob competência discricionária exclusiva da Concessionária, desde que observados os limites tarifários aplicáveis, os princípios da não discriminação e a regulamentação expedida pela ANTAQ. Parágrafo 1º. Eventuais recomendações formuladas pela Autoridade Portuária no âmbito do Subcomitê deverão possuir caráter técnico, objetivo e transparente. Caso a Concessionária opte por não implementá-las, deverá apresentar justificativa técnica. Parágrafo 2º. Qualquer determinação do Poder Concedente ou da ANTAQ decorrente das deliberações do Subcomitê que implique a imposição de novas obrigações ou a alteração da política comercial com impacto material sobre o fluxo de caixa da concessão estará sujeita ao procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos da Cláusula 24.” A adoção dessas medidas preservará a coerência entre a matriz de riscos e a estrutura de governança da concessão, assegurará maior previsibilidade regulatória, reforçará a autonomia gerencial da Concessionária e contribuirá para que as decisões comerciais permaneçam alinhadas aos objetivos de eficiência, competitividade e sustentabilidade econômico-financeira do empreendimento, sem prejuízo da atuação consultiva da Autoridade Portuária e dos demais agentes envolvidos na gestão do acesso aquaviário.
305	Minuta de Contrato	18.1.3. Riscos de que as licenças, permissões e autorizações relacionadas à Concessão e exigíveis a partir da Data de Assunção não sejam obtidas, mantidas ou renovadas pela Concessionária, ou que sejam impostas condições não previstas, ressalvada a hipótese em que a	A Subcláusula 18.1.3 da minuta do Contrato de Concessão atribui à Concessionária a responsabilidade pela obtenção, manutenção e renovação das licenças ambientais necessárias à execução do empreendimento, afastando apenas a responsabilização por atrasos que não lhe sejam imputáveis. Entretanto, a minuta não disciplina objetivamente as consequências contratuais decorrentes desses atrasos, especialmente quanto à suspensão da aplicação de penalidades, à prorrogação automática dos marcos contratuais e aos mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Além disso, a alocação de riscos atribuída ao Poder Concedente limita-se a hipóteses bastante específicas, como alterações relacionadas à Área de Disposição Oceânica (PDO) ou às técnicas de dragagem por overflow, deixando de contemplar outras restrições ambientais e de licenciamento que poderão surgir durante a execução da concessão. Essa lacuna revela-se particularmente

		Concessionária não houver dado causa, por ato ou omissão, de forma dolosa ou culposa, ao atraso na emissão da licença;	relevante considerando a elevada complexidade do processo de licenciamento ambiental aplicável às obras de aprofundamento do canal de acesso para as cotas de 16 e 17 metros. A condução dos procedimentos de licenciamento depende exclusivamente da atuação dos órgãos ambientais e demais autoridades competentes, estando sujeita a prazos administrativos, exigências técnicas, condicionantes ambientais e decisões regulatórias que escapam integralmente ao controle da futura Concessionária. Da mesma forma, ao longo da vigência contratual poderão ser impostas novas janelas ambientais para execução das dragagens, limites mais restritivos de turbidez, alterações nos critérios para disposição do material dragado, exigências adicionais de monitoramento ambiental ou outras condicionantes de licenciamento capazes de reduzir significativamente a produtividade das operações, aumentar os custos do empreendimento e alterar o cronograma de implantação e operação da infraestrutura concedida. Tais eventos constituem riscos eminentemente regulatórios, cuja ocorrência decorre da atuação das autoridades públicas competentes e não pode ser efetivamente prevista, evitada ou mitigada pela Concessionária. Nessas circunstâncias, sua atribuição exclusiva ao parceiro privado mostra-se incompatível com os princípios da adequada alocação de riscos que orientam a estruturação de contratos de concessão. Dessa forma, recomenda-se que a Cláusula 18 seja complementada para incluir, entre os riscos atribuídos ao Poder Concedente, as seguintes hipóteses: 18.2.[X]. Atrasos na emissão, renovação ou manutenção de licenças, autorizações ou permissões ambientais, sempre que ultrapassados os prazos legais ou regulamentares aplicáveis, desde que a Concessionária demonstre não ter dado causa ao respectivo atraso. 18.2.[Y]. Imposição, após a Data de Assunção, de novas restrições ambientais, operacionais ou metodológicas por autoridades competentes, incluindo alterações das janelas ambientais para execução das dragagens, limites de turbidez, critérios para disposição do material dragado ou quaisquer outras exigências não previstas nas licenças ambientais vigentes à época da apresentação da proposta econômica e que produzam impacto material sobre os custos ou o cronograma das Atividades. Recomenda-se, ainda, a inclusão de dispositivo específico estabelecendo que, na ocorrência das hipóteses acima descritas: I. Os prazos contratuais, marcos de investimento e demais obrigações afetadas serão automaticamente prorrogados por período equivalente à duração do atraso administrativo ou da restrição imposta pela autoridade competente; II. Não serão aplicadas penalidades contratuais, glosas ou quaisquer mecanismos de redução da remuneração, inclusive por meio do Fator Q, sempre que o atraso decorrer exclusivamente de atos, omissões ou exigências das autoridades públicas competentes; e III. Sempre que tais eventos produzirem impacto material sobre os custos ou as receitas da concessão, será assegurado à Concessionária o direito à recomposição do equilíbr
306	Minuta de Edital	4.52.1. Para qualquer tipo de sociedade, ato constitutivo, estatuto ou contrato social, acompanhado de prova dos administradores em exercício (últimos atos de eleição dos diretores e do conselho de administração que elegeu a última diretoria, bem como respectivos termos de posse, conforme o caso), devidamente registrados na junta comercial ou cartório de	O Canal de Acesso Aquaviário ao Porto de Santos constitui infraestrutura crítica para o comércio exterior brasileiro, na medida em que atende ao maior complexo portuário da América Latina e concentra parcela significativa da movimentação nacional de cargas. A concessão de sua operação e exploração confere à futura Concessionária posição estratégica na administração de infraestrutura essencial à logística nacional. A exploração da concessão envolve acesso a informações operacionais sensíveis, gestão da disponibilidade da infraestrutura aquaviária e planejamento das operações de dragagem, com influência direta sobre a eficiência logística do principal porto brasileiro. Embora sujeita à regulação e fiscalização da ANTAQ e da Autoridade Portuária, trata-se de ativo cuja relevância estratégica transcende aspectos estritamente concorrenciais ou econômicos. Diversas jurisdições adotam mecanismos específicos de avaliação de investimentos estrangeiros em infraestruturas críticas, especialmente nos setores de transporte, energia, telecomunicações e defesa, a exemplo dos Estados Unidos, por meio do CFIUS, e da União Europeia, nos termos do Regulamento (UE) 2019/452. Embora o ordenamento jurídico brasileiro não

		registro competentes, e certidão expedida pela junta comercial ou cartório de registro competente com informações atualizadas sobre o registro da sociedade;	disponha de mecanismo geral equivalente para o setor portuário, a própria minuta do Edital já contempla restrições relacionadas à integridade institucional e à independência dos licitantes, como as previstas no Item 3.6.3. Nesse contexto, recomenda-se que o Edital exija declaração sobre a estrutura de controle dos licitantes e eventual participação, direta ou indireta, de Estados estrangeiros, agências governamentais, fundos soberanos ou entidades estatais estrangeiras, indicando os respectivos percentuais e a existência de direitos de controle ou influência significativa. Recomenda-se, igualmente, que tais informações sejam submetidas à análise dos órgãos competentes, durante a habilitação, para avaliação de eventuais riscos institucionais, regulatórios ou de segurança associados à exploração da infraestrutura estratégica. A medida reforçará a transparência da licitação e permitirá ao Poder Concedente avaliar potenciais riscos associados à estrutura de controle dos futuros concessionários, sem prejuízo da competitividade e da segurança jurídica. A exigência não é inédita no setor portuário, havendo editais de terminais que exigem a apresentação das estruturas societárias das proponentes, inclusive das participações diretas e indiretas até o último nível. Sua adoção mostra-se pertinente diante do caráter estratégico do Canal. Nesse sentido, sugere-se sejam adotadas as seguintes disposições: "4.52.X. Estrutura societária, indicando as participações diretas e indiretas em seu capital até o seu último nível, bem como a exibição dos acordos de sócios ou acionistas ou a declaração de sua inexistência, ressalvada a possibilidade de requerer, com a devida fundamentação legal, que o acesso a eventual acordo de sócios ou acionistas seja restrito à CPLA. 4.52.X.1. Para fins do atendimento ao disposto no Item 4.52.X., a Proponente deve considerar todo tipo de participação, inclusive minoritária, superior a 5% do capital, votante ou não, inclusive para os fundos de investimentos. 4.52.X.2. A participação, direta ou indireta, de governos estrangeiros, entidades governamentais, fundos soberanos ou empresas estatais estrangeiras deverá obrigatoriamente ser informada, independentemente do percentual de participação."
307	Minuta de Edital	3.6. Não poderão participar deste Leilão pessoas jurídicas (brasileiras ou estrangeiras), entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio, que: [...] 3.6.5. Empresas Controladoras, Controladas ou Coligadas, nos termos da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, concorrendo entre si;	A modelagem das concessões de acesso aquaviário, inicialmente adotada para o Porto de Paranaguá e atualmente proposta para o Porto de Santos, integra programa mais amplo de concessões federais que deverá abranger outros portos organizados, como Itajaí e Rio Grande. O universo de empresas aptas a participar desses certames é naturalmente reduzido, sobretudo pela necessidade de frota especializada e experiência comprovada. Esses mesmos operadores concorrem em concessões de acessos aquaviários, contratos de dragagem e futuros empreendimentos portuários que, embora juridicamente distintos, integram, sob a perspectiva concorrencial, um mesmo mercado funcional de serviços de dragagem e/ou portuários. Nesse contexto, a minuta do Edital não contempla os efeitos que a concentração sucessiva de concessões de acesso aquaviário pode produzir sobre a concorrência. A competição depende, em grande medida, da disponibilidade de equipamentos especializados, como dragas autotransportadoras de sucção e arrasto (TSHD) e dragas mecânicas, cuja mobilização internacional envolve elevados custos, investimentos e prazos que podem alcançar vários meses. O operador que já execute concessão de acesso aquaviário no País mantém parte de sua frota mobilizada, usufruindo vantagem estrutural em futuras licitações ao reduzir os custos de mobilização suportados por novos entrantes. Esse efeito é cumulativo e, à medida que um mesmo grupo concentra concessões ou contratos de dragagem, tende a elevar as barreiras à entrada e reduzir a competição. Em cenário extremo, essa dinâmica poderá contribuir para maior concentração do mercado nacional de dragagem, com reflexos sobre a competitividade das licitações, os descontos tarifários, os valores de Outorga e a eficiência das contratações públicas. A própria minuta reconhece a relevância das questões concorrenciais: o Item 3.5.12 preserva a competência do CADE para apuração de infrações à ordem econômica, enquanto o Item 3.6.5 veda a participação, em um mesmo certame, de empresas do mesmo grupo econômico. Tais disposições

			demonstram que os efeitos concorrenciais podem ser considerados na modelagem da licitação, não se restringindo ao controle posterior exercido pelo CADE nos termos da Lei nº 12.529/2011. Diante disso, recomenda-se avaliar a inclusão, no Capítulo III, Seção III da minuta do Edital, de restrição à participação, isoladamente ou em consórcio, de licitante cujo grupo econômico já detenha concessão ativa de acesso aquaviário em porto organizado brasileiro. A medida é compatível com a lógica do Item 3.6.5 e estende a preocupação concorrencial às hipóteses de concentração sucessiva em mercado marcado pela limitada disponibilidade de frota especializada e pelas elevadas barreiras de entrada. Alternativamente, caso se entenda excessiva a vedação, recomenda-se condicionar a celebração do Contrato de Concessão à prévia manifestação do CADE acerca dos efeitos concorrenciais da concentração sucessiva de concessões de acesso aquaviário por um mesmo grupo econômico. A presente contribuição não pretende restringir a participação de qualquer potencial licitante, mas chamar atenção para risco concorrencial estrutural decorrente da análise integrada de concessões de acesso aquaviário, contratos de dragagem e futuros empreendimentos portuários. Considerando que a concessão do Canal de Acesso Aquaviário ao Porto de Santos tende a constituir referência para futuras modelagens federais, este é momento oportuno para avaliar salvaguardas capazes de preservar o dinamismo do mercado, estimular a competição e assegurar maior eficiência econômica ao sistema portuário brasileiro.
308	Minuta de Edital	item 4.55. e outros complementares	A Minuta do Edital, cometeu uma grave falha, trazendo um incomensurável prejuízo à Soberania Nacional, afetando a perda de empregaos no setor de engenharia e de navegação, além da indústria de construção naval e de máquinas e equipamentos. A dragagem nacional marítima e portuária de grande porte, realizada por dragas-navio do tipo "hopper" é estratégica para o país, pois permite a livre navegação por nossos portos e hidrovias garantindo assim o escoamento de nossas safras. Por falta de estímulo dos Governos, a dragagem nacional está praticamente extinta, sendo que há mais de 15 anos não mais operam dragas-navio do tipo hoper de grande porte, registradas na bandeira brasileira e operadas por tripulação nacional. Toda a dragagem em nossos portos vem sendo realizada por dragas-navio de bandeira estrangeira, com tripulação internacional. O País está dependente dessas dragas. O Plano das Concessões dos Acessos Aquaviários em todos os portos, por 25 anos no mínimo, especialmente no Porto de Santos que é o de maior impacto, deveria exigir que as dragas a serem utilizadas sejam construídas no País, registradas na Bandeira Nacional e tripuladas por tripulantes brasileiros. A minuta do Edital de Concessão dos Acessos ao Porto de Santos, na Seção III, Habilitação Técnica, item 4.55, ao omitir a exigência da origem da bandeira da Draga, deixa em aberto que sòmente as grandes empresas internacionais, que já operam no País, ofereçam de forma absoluta e privilegiada as suas próprias dragas, através de suas subsidiárias nacionais de capital predominante estrangeiro, que afretam as dragas de outras subsidiárias - proprietárias das dragas, em paises de imposto facilitado. Perde-se uma grande e única oportunidade de se resgatar a dragagem nacional, por não se vincular o Plano de Concessões a utilização de dragas produzidas no País, com consequente registro na nossa bandeira e operadas por tripulantes nacionais. Caso haja este estímulo, certamente se apresentarão empresas proponentes com interesse no negócio de longo prazo da Concessão, atrelado à construção das dragas-navio no país. A comprovação da citada exigência deverá ocorrer com a apresentação obrigatória da documentação do Consórcio licitante de que Firmou uma Carta de Intenção de Construção das dragas e equipamentos complementares, com estaleiros nacionais -com representativo conteúdo nacional e com projetista tradicional, cujo porte e qualificação das dragas comprovadamente atendam ao objeto da Concessão. Para validar a contratação da Concessão, o Licitante vencedor deverá apresentar em até 3 meses após, o contrato de construção das dragas e equipamentos complementares, com o Arranjo Geral, Seção

			Mestra, Curvas Hidrostáticas e demais plantas básicas, e também as suas Especificações Técnicas. O contrato de construção deverá também estipular o prazo de construção e entrega das dragas e equipamentos complemetares, para entrada em operação em até 30 meses após ser firmado o Contrato de Concessão. Infelizmente, a Concessão dos Acessos ao Porto de Paranaguá, já ocorreu sem essa exigência. Não se pode permitir que nas Concesões dos Acessos Aquaviários do Porto de Santos, e para os próximos de Rio Grande, Itajaí e Salvador, além das Hidrovias, não se exijam a construção das dragas no país, sob pena de nunca mais se resgatar a dragagem nacional, ficando o País refem definitivamente das dragas de bandeira estrangeira. É uma questão de interesse público e segurança nacional, onde nos países mais desenvolvidos, como China, EUA, França, Holanda e Bélgica, não toleram essa permissividade de dragas e embarcações estrangeiras operando em suas costas.
309	Minuta de Contrato	6.3	Reconhece-se a observação apresentada em audiência pública de que a concessão contará com receita próxima de R$ 500 milhões anuais desde o início da operação, e de que essa premissa teria orientado a calibragem das obrigações periódicas previstas no contrato. A existência de receita bruta relevante, contudo, não se confunde com a geração de caixa disponível para pagamento da Contribuição Fixa Anual de R$ 200 milhões. Receita é faturamento antes da incidência de deduções, retenções, custos, tributos, investimentos, serviço da dívida e demais obrigações contratuais; caixa disponível é o montante efetivamente remanescente após esses compromissos. A contribuição fixa representa, isoladamente, cerca de 40% da receita anual mencionada na audiência. Considerando os valores projetados no EVTEA para o Ano 1, contudo, a Receita Operacional Bruta é de aproximadamente R$ 566 milhões e a Contribuição Variável de 23,03% corresponde a cerca de R$ 130,3 milhões. Somada à Contribuição Fixa de R$ 200 milhões, o total destinado à APS alcança aproximadamente R$ 330,3 milhões, ou 58,4% da Receita Operacional Bruta projetada para o período, antes mesmo de considerar a retenção de 30,1% da receita líquida, a tarifa limitada a 69,9% da Tarifa-Teto nos primeiros anos, os investimentos de implantação, as despesas operacionais, os tributos, o capital de giro e as obrigações financeiras. Portanto, a referência à existência de receita anual relevante não demonstra, por si só, a compatibilidade da contribuição fixa com o fluxo de caixa efetivamente disponível no período inicial da concessão. Mais do que um problema de fluxo de caixa, a magnitude e o formato dessas obrigações lançam dúvidas sobre os próprios objetivos do processo. Uma contribuição fixa elevada, devida independentemente de demanda e de desempenho, somada a uma contribuição variável incidente sobre a receita bruta, faz com que a maior parte da receita tarifária seja transferida à APS antes de remunerar a prestação do serviço concedido. Nesse formato, a concessão passa a operar como um artifício arrecadatório: a concessionária atua, na prática, como intermediária na cobrança de um encargo que é suportado, ao final, pelos usuários do porto e, por extensão, pela cadeia de comércio exterior que dele depende. Esse resultado merece ser avaliado à luz dos objetivos da concessão, como a prestação de serviço adequado, a modicidade tarifária, a eficiência e a expansão da capacidade economica-financeira. Além disso, a concentração desses pagamentos nos primeiros anos pode elevar o custo de capital e aumentar o peso da capacidade financeira de curto prazo na competição, sem que isso necessariamente reflita maior eficiência operacional. Recomenda-se, portanto, recalibrar o perfil temporal da Contribuição Fixa, com valores menores durante a fase de tarifa reduzida, retenção elevada e maior concentração de investimentos, e recomposição posterior após a conclusão dos principais marcos de implantação ou a liberação da Conta Retenção, preservando o valor presente esperado para a APS, com a mesma taxa de desconto e data-base do EVTEA. Recomenda-se, ainda, reavaliar a calibragem conjunta das contribuições fixa e variável, de modo que a receita tarifária seja destinada prioritariamente à prestação do serviço, aos investimentos e à

			modicidade tarifária. Alternativamente, sugere-se que o Poder Concedente avalie a adequação do modelo de negócio, considerando a possibilidade de estruturação do projeto como concessão administrativa, nos termos da Lei nº 11.079/2004, desde que atendidos os requisitos legais aplicáveis a essa modalidade. Nesse modelo, a APS permaneceria titular da arrecadação tarifária e remuneraria a concessionária por contraprestação vinculada ao cumprimento de indicadores de desempenho e disponibilidade, com o pagamento garantido por conta vinculada (escrow account) alimentada pelas receitas tarifárias do porto, segregada e administrada por agente fiduciário independente.
310	Minuta de Contrato	6.3	Reconhece-se a observação apresentada em audiência pública de que a concessão contará com receita próxima de R$ 500 milhões anuais desde o início da operação, e de que essa premissa teria orientado a calibragem das obrigações periódicas previstas no contrato. A existência de receita bruta relevante, contudo, não se confunde com a geração de caixa disponível para pagamento da Contribuição Fixa Anual de R$ 200 milhões. Receita é faturamento antes da incidência de deduções, retenções, custos, tributos, investimentos, serviço da dívida e demais obrigações contratuais; caixa disponível é o montante efetivamente remanescente após esses compromissos. A contribuição fixa representa, isoladamente, cerca de 40% da receita anual mencionada na audiência. Considerando os valores projetados no EVTEA para o Ano 1, contudo, a Receita Operacional Bruta é de aproximadamente R$ 566 milhões e a Contribuição Variável de 23,03% corresponde a cerca de R$ 130,3 milhões. Somada à Contribuição Fixa de R$ 200 milhões, o total destinado à APS alcança aproximadamente R$ 330,3 milhões, ou 58,4% da Receita Operacional Bruta projetada para o período, antes mesmo de considerar a retenção de 30,1% da receita líquida, a tarifa limitada a 69,9% da Tarifa-Teto nos primeiros anos, os investimentos de implantação, as despesas operacionais, os tributos, o capital de giro e as obrigações financeiras. Portanto, a referência à existência de receita anual relevante não demonstra, por si só, a compatibilidade da contribuição fixa com o fluxo de caixa efetivamente disponível no período inicial da concessão. Mais do que um problema de fluxo de caixa, a magnitude e o formato dessas obrigações lançam dúvidas sobre os próprios objetivos do processo. Uma contribuição fixa elevada, devida independentemente de demanda e de desempenho, somada a uma contribuição variável incidente sobre a receita bruta, faz com que a maior parte da receita tarifária seja transferida à APS antes de remunerar a prestação do serviço concedido. Nesse formato, a concessão passa a operar como um artifício arrecadatório: a concessionária atua, na prática, como intermediária na cobrança de um encargo que é suportado, ao final, pelos usuários do porto e, por extensão, pela cadeia de comércio exterior que dele depende. Esse resultado merece ser avaliado à luz dos objetivos da concessão, como a prestação de serviço adequado, a modicidade tarifária, a eficiência e a expansão da capacidade economica-financeira. Além disso, a concentração desses pagamentos nos primeiros anos pode elevar o custo de capital e aumentar o peso da capacidade financeira de curto prazo na competição, sem que isso necessariamente reflita maior eficiência operacional. Recomenda-se, portanto, recalibrar o perfil temporal da Contribuição Fixa, com valores menores durante a fase de tarifa reduzida, retenção elevada e maior concentração de investimentos, e recomposição posterior após a conclusão dos principais marcos de implantação ou a liberação da Conta Retenção, preservando o valor presente esperado para a APS, com a mesma taxa de desconto e data-base do EVTEA. Recomenda-se, ainda, reavaliar a calibragem conjunta das contribuições fixa e variável, de modo que a receita tarifária seja destinada prioritariamente à prestação do serviço, aos investimentos e à modicidade tarifária. Alternativamente, sugere-se que o Poder Concedente avalie a adequação do modelo de negócio, considerando a possibilidade de estruturação do projeto como concessão administrativa, nos termos da Lei nº 11.079/2004, desde que atendidos os requisitos legais aplicáveis a essa modalidade. Nesse modelo, a APS permaneceria titular da

			arrecadação tarifária e remuneraria a concessionária por contraprestação vinculada ao cumprimento de indicadores de desempenho e disponibilidade, com o pagamento garantido por conta vinculada (escrow account) alimentada pelas receitas tarifárias do porto, segregada e administrada por agente fiduciário independente.

311	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Reconhece-se que a Cláusula 12.8 da minuta contratual disciplina transações com Partes Relacionadas, ao exigir política específica, condições equitativas de mercado, regras de aprovação, tratamento de conflitos de interesse, limites para contratos de mútuo e possibilidade de acesso da ANTAQ e do Poder Concedente aos documentos correspondentes. Ainda assim, a redação pode ser aprimorada para tornar a obrigação mais objetiva, verificável e fiscalizável. A redação atual é ampla. A Cláusula 12.8.6 prevê que a ANTAQ e o Poder Concedente "poderão requisitar" documentos a qualquer tempo, mas não estabelece obrigação periódica de envio e formas de padronização do conteúdo. Recomenda-se, assim, que a cláusula seja aprimorada para prever que a Concessionária encaminhe periodicamente à ANTAQ, ao Poder Concedente e, quando aplicável, ao Verificador Independente, relatório de transações com Partes Relacionadas e quadro consolidado das estruturas societárias, financeiras e operacionais que produzam efeitos relevantes sobre a concessão. Esse reporte deverá conter identificação da contraparte e do beneficiário final, natureza da operação, objeto contratado, valor contratado e valor efetivamente pago, forma de remuneração, eventuais garantias e outras informações pertinentes. O relatório deverá abranger, de forma expressa, contratos de prestação de serviços, fornecimento de insumos, afretamento, leasing, disponibilização de dragas e equipamentos, assistência técnica, compartilhamento de custos, financiamentos intragrupo, mútuos, pagamentos ao exterior e outras operações capazes de afetar custos reconhecidos, base tributável, margem da concessão, Contribuição Variável e investimentos. A medida confere aplicabilidade prática à exigência de condições equitativas de mercado, reduz assimetrias de informação, fortalece a fiscalização econômico-financeira da concessão e evita que operações com Partes Relacionadas afetem a base econômica fiscalizável e consequentemente a concorrência entre empresas nacionais e internacionais. Em complemento, considerando que a draga constitui o principal ativo operacional da concessão e que sua disponibilização por meio de afretamento, leasing ou contratos com Partes Relacionadas é um dos canais mais relevantes de transferência de margem para fora da concessão, recomenda-se que o edital exija, já na fase de proposta, declaração vinculante sobre a origem das dragas a serem empregadas. A declaração deverá conter identificação do proprietário e do beneficiário final; país de sede do proprietário e de eventuais intermediários na cadeia de afretamento; bandeira e país de registro; estaleiro e país de construção; modalidade contratual de disponibilização (propriedade, afretamento a casco nu, afretamento por tempo, leasing ou outra); e eventual relação societária com o licitante. A substituição posterior das dragas deverá depender de comunicação prévia ao Poder Concedente e observar as mesmas exigências, e a declaração falsa ou omissa deverá sujeitar o licitante às sanções previstas no edital. Caso o proprietário da draga, ou qualquer integrante da cadeia de afretamento, esteja sediado em país ou dependência com tributação favorecida ou submetido a regime fiscal privilegiado, nos termos dos arts. 24 e 24-A da Lei nº 9.430/1996 e das listas editadas pela Receita Federal, recomenda-se a aplicação de fator de equivalência objetivo, previamente definido no edital com base no diferencial tributário e utilizado apenas para comparação das propostas. A finalidade não é restringir a participação estrangeira, mas neutralizar a vantagem decorrente exclusivamente de arbitragem fiscal: pagamentos pela disponibilização da draga a jurisdições de baixa tributação reduzem a carga tributária e permitem lances mais agressivos que não refletem maior eficiência operacional. A medida segue a lógica de equalização tributária prevista no art. 52 da Lei nº 14.133/2021, buscando assegurar condições isonômicas entre licitantes.
312	Minuta de Contrato	11.5.1. Observada a hipótese da Subcláusula 11.5, caso ainda haja saldo	A redação atualmente proposta para as Subcláusulas 11.2.6, 11.5 e 11.5.1 da minuta contratual suscita relevante incongruência jurídico-regulatória, com potenciais impactos sobre a alocação de riscos e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

		na Conta Retenção no encerramento do Contrato de Concessão, o referido recurso será considerado como Bem Reversível e será revertido ao Poder Concedente, sem necessidade de pagamento de indenização a qualquer título à Concessionária.	Inicialmente, a Subcláusula 11.2.6 estabelece expressamente que os recursos depositados na Conta Retenção não integram o patrimônio do Poder Concedente, da ANTAQ, da Administração do Porto ou de qualquer outro órgão ou entidade pública. A previsão atribui aos valores ali depositados natureza privada, vinculada à esfera jurídica da concessionária, ainda que submetidos a regime de segregação e afetação específica. Nesse contexto, a Subcláusula 11.5 mostra-se compatível com essa lógica, ao prever a utilização do saldo da Conta Retenção para pagamento de eventual indenização devida à concessionária ao término da concessão, funcionando como mecanismo de compensação financeira. Contudo, a Subcláusula 11.5.1 estabelece que, havendo saldo remanescente na Conta Retenção ao término do contrato, tal montante será considerado bem reversível e transferido ao Poder Concedente, sem indenização à concessionária. Essa previsão revela-se juridicamente problemática. Há evidente inconsistência com a própria Subcláusula 11.2.6: se os recursos não integram o patrimônio do Poder Concedente durante a execução contratual, não se mostra coerente que, ao final, sejam automaticamente incorporados ao patrimônio público sem contraprestação, implicando transferência patrimonial compulsória sem base jurídica adequada. Sob a ótica econômico-financeira, eventual saldo formado a partir de receitas da concessão e não destinado à cobertura de obrigações contratuais integra o resultado econômico da concessionária. Sua transferência automática ao Poder Concedente, sem indenização, implica apropriação de valor econômico legitimamente gerado pela concessionária, em potencial violação ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Também não se mostra adequada a qualificação desses recursos como bens reversíveis. Conforme consolidado na doutrina e na prática regulatória, bens reversíveis são aqueles necessários à continuidade e adequada prestação do serviço público concedido, notadamente ativos operacionais e infraestrutura essencial. O saldo financeiro existente em conta vinculada não constitui ativo necessário à operação do serviço. Ademais, a própria lógica da reversibilidade pressupõe que o bem esteja afetado ao serviço e, em última instância, vinculado ao Poder Concedente, o que não se verifica no caso, conforme expressamente reconhecido pela Subcláusula 11.2.6. Diante desse cenário, entende-se que a Subcláusula 11.5.1 deve ser revista, de modo a eliminar a previsão de reversão automática e sem indenização do saldo da Conta Retenção ao Poder Concedente. Como alternativa, eventual transferência de saldo remanescente ao Poder Concedente poderia ser admitida apenas em hipóteses excepcionais, devidamente justificadas, como a existência de inadimplementos contratuais ou passivos não cobertos pela concessionária, para assegurar a adequada recomposição do interesse público. Nesse sentido, propõe-se o seguinte ajuste: “11.5.1. Observada a hipótese da Subcláusula 11.5, eventual saldo remanescente na Conta Retenção ao término do Contrato de Concessão deverá ser restituído à Concessionária, ressalvada a hipótese de existência de inadimplementos contratuais ou passivos não adimplidos, caso em que o Poder Concedente poderá utilizar tais recursos para a devida recomposição, mediante apuração em processo administrativo regular.” Tal ajuste contribui para alinhar a redação contratual à natureza jurídica dos recursos, preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e conferir maior segurança jurídica à modelagem proposta.
313	Produto 01 – Relatório Socioambiental		Risco de priorização contratual sobre política pública ambiental "No Produto 01, a mitigação de impactos ambientais não pode ser analisada somente como obrigação de cumprimento contratual da concessionária. O canal de Santos é infraestrutura pública monopolista, cuja operação interfere na competitividade nacional, na segurança da navegação, na dinâmica urbana e no licenciamento de longo prazo do complexo portuário. A modelagem de concessão parcial desloca o centro de decisão para metas de desempenho e equilíbrio econômico-financeiro da concessionária, o que reduz a capacidade da APS de compatibilizar exigências ambientais com prioridades de mercado, desenvolvimento portuário e expansão

			futura. O Produto 01 deve ser ajustado para reconhecer expressamente que a governança socioambiental do canal deve permanecer integrada ao planejamento da APS."
314	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		Capítulo 10 – Projeção de frota, acessos e capacidade média dos navios "No Produto 03, Capítulo 10, o crescimento de carga é aproximado à pressão futura sobre o canal sem explorar suficientemente o efeito de navios maiores, maior consignação média e aumento de eficiência operacional. O próprio caderno trata capacidade média, taxa de utilização, perfil de frota e número de acessos por segmento. A demanda por acessos não cresce necessariamente na mesma proporção da movimentação de carga e convertendo-se em embarcações maiores. Parte desse crescimento é absorvido por janelas operacionais mais eficientes, reorganização de berços, melhorias de programação e integração do VTMIS à gestão pública do tráfego. O Produto 03 está supervalorizando o canal como gargalo isolado, interferindo na avaliação de planejamento dos investimentos e gestão exclusiva do canal de navegação. Tais avaliações devem considerar gargalos de outras infraestruturas (terrestre e operacionais), em compatibilidade com o planejamento da Autoridade Portuária, motivando a concessão administrativa."
315	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		Capítulo 11 – Análise da capacidade do canal de acesso aquaviário; referência a 12.000 acessos/ano "No Produto 03, Capítulo 11, a referência à capacidade de até 12.000 acessos por ano deve ser demonstrada com maior transparência metodológica. O número tem efeito direto sobre a narrativa de saturação, necessidade de investimento, matriz de riscos e remuneração tarifária da concessão. O Porto de Santos já opera acima desse nível de acessos (34 acessos/dia) e possui margem para aumentos de acessos. A capacidade efetiva do canal depende de variáveis operacionais complexas, como maré, calado, LOA, boca, restrições de cruzamento, praticagem, berços disponíveis, janelas de atracação, conflitos com terminais e coordenação com a Autoridade Marítima. Sem decompor essas variáveis, a estimativa pode induzir interpretação simplificada de gargalo exclusivamente aquaviário. Deve-se detalhar o racional técnico-operacional dessa capacidade."
316	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		Capítulo 13 – Estrutura tarifária; Tabela I da APS como base de referência "No Produto 03, Capítulo 13, a estrutura tarifária parte da Tabela I da APS e a converte em referência econômica para a concessão, sem demonstrar que a futura tarifa do canal será estruturalmente mais módica ao usuário. A tarifa pública atual é fruto da política tarifária do Porto Organizado e de sua regulação setorial, não mera variável de monetização contratual. Ao transformar essa base pública em Tarifa-Teto ou em parâmetro de remuneração do concessionário, o estudo desloca a finalidade do preço público: de instrumento de gestão portuária e equilíbrio da APS para fonte de bancabilidade privada. Essa mudança tem impacto direto na autonomia financeira da Autoridade Portuária e na capacidade de formular políticas tarifárias integradas. O Produto 03 deve demonstrar, de forma comparativa, a modicidade do modelo proposto frente ao cenário de manutenção da gestão pela APS com contratação administrativa dos serviços."
317	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		Item 13.1 – Importância econômica das tarifas no Porto de Santos "No Produto 03, item 13.1, a análise da importância econômica das tarifas deve refletir a função sistêmica da Tabela I na sustentabilidade da APS e no planejamento do Porto de Santos. A receita do acesso aquaviário não é isolada: ela integra o financiamento da infraestrutura pública, a coordenação de investimentos e a política de equilíbrio econômico do Porto Organizado. A utilização de dados de receita do Porto de Santos está subdimensionada e exige a atualização das informações oficiais da APS e compatibilização com a revisão tarifária em andamento. Caso contrário, há risco de o estudo comparar bases financeiras incompletas ou

			desatualizadas, especialmente diante de alterações recentes na política tarifária e em descontos regulatórios. Deve-se tratar a receita tarifária como elemento de governança pública, e não apenas como input econômico-financeiro da concessão."
318	Minuta de Contrato	Anexo 7 - 5.1. Os valores depositados na Conta Retenção deverão ser aplicados pelo Banco Depositário em títulos públicos federais atrelados à taxa SELIC, ou outro indicador de remuneração de depósitos bancários seguido pelo mercado em caso de descontinuidade da taxa SELIC.	A minuta do Contrato estabelece que os recursos depositados na Conta Vinculada deverão ser aplicados exclusivamente em títulos públicos federais brasileiros indexados à taxa SELIC (Anexo 7, Cláusula 5.1). Entretanto, a própria modelagem econômico-financeira reconhece, por intermédio do IRC, que a estrutura de custos do projeto apresenta exposição cambial superior a 50%, decorrente da participação de investimentos denominados ou referenciados em dólar. Essa circunstância assume especial relevância considerando que os recursos permanecerão indisponíveis até o sétimo ano subsequente à verificação dos investimentos obrigatórios, compostos, em sua maior parte, por obras de dragagem e investimentos intensivos em equipamentos, serviços e insumos sujeitos à variação cambial. A manutenção desses recursos em ativos exclusivamente remunerados em reais expõe a Concessionária ao risco de desvalorização da moeda nacional, podendo resultar na perda do poder de compra dos valores depositados e na insuficiência dos recursos para suportar os investimentos que a Conta Vinculada se destina a garantir. Sob a perspectiva da adequada alocação de riscos, não se identifica justificativa técnica ou econômico-financeira para impedir que a Concessionária realize proteção natural (natural hedge) dos recursos vinculados às suas obrigações de investimento. Considerando a elevada exposição cambial reconhecida na própria modelagem, revela-se coerente que o regime de investimentos da Conta Vinculada permita a preservação do valor econômico dos recursos frente às oscilações da taxa de câmbio. Dessa forma, propõe-se a alteração da Cláusula 5.1 do Anexo 7 para permitir que os recursos da Conta Vinculada sejam aplicados, a critério da Concessionária, em ativos soberanos remunerados em dólar norte-americano, preservando-se a segurança financeira da garantia e a liquidez dos recursos. Sugere-se, nesse sentido, a seguinte redação: "5.1. Os valores depositados na Conta Vinculada deverão ser aplicados pelo Banco Depositário, conforme instruções da Concessionária, em: (i) títulos públicos federais brasileiros indexados à taxa SELIC; (ii) outro indexador de remuneração de depósitos bancários amplamente adotado pelo mercado, na hipótese de descontinuidade da taxa SELIC; ou (iii) títulos da dívida soberana brasileira remunerados em dólar norte-americano ou títulos do Tesouro dos Estados Unidos da América, com a finalidade de mitigar o risco cambial associado aos investimentos obrigatórios previstos no Contrato de Concessão." A proposta encontra respaldo na própria estrutura econômico-financeira da concessão. Se o mecanismo de reajuste tarifário reconhece que parcela expressiva dos custos está exposta à variação cambial, mostra-se razoável que os recursos destinados à garantia dos investimentos obrigatórios sejam protegidos contra esse risco. A vedação cria descasamento entre a moeda dos ativos financeiros da Conta Vinculada e a moeda predominante das obrigações de investimento, transferindo à Concessionária risco financeiro desnecessário. Além disso, a flexibilização proposta contribui para o fortalecimento da bancabilidade do projeto, ao reduzir a exposição cambial de financiadores e investidores e alinhar o mecanismo de garantia às melhores práticas internacionais de financiamento de projetos de infraestrutura intensivos em CAPEX. Trata-se de medida que responde às preocupações manifestadas pelos potenciais investidores durante o Market Sounding, aumentando a atratividade do empreendimento sem prejuízo ao interesse público. A Conta Vinculada deve assegurar recursos suficientes aos investimentos obrigatórios. A significativa desvalorização do Real durante o período de retenção poderá tornar a garantia insuficiente para financiar as obras exigidas. Permitir aplicações em ativos soberanos atrelados ao dólar preserva, portanto, a finalidade da Conta Vinculada, a segurança econômico-financeira da concessão e o interesse público.

319	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		Item 13.1.1 – Delegação ao concessionário da diferenciação tarifária por tipo de carga "No Produto 03, item 13.1.1, a possibilidade de delegar ao futuro concessionário a decisão de diferenciar tarifas por tipo de carga é inadequada para um ativo público monopolista. A política tarifária do canal impacta cadeias produtivas, competição entre cargas, terminais, armadores e operadores, devendo permanecer sob governança pública e regulatória. A concessão de flexibilidade comercial ao concessionário pode permitir estratégias seletivas de atração ou retenção de mercados específicos, com efeitos distributivos relevantes entre cargas e usuários. Mesmo quando apresentada como política de descontos por grupos, essa liberdade pode alterar a competição interna do porto e reduzir a neutralidade do acesso aquaviário, sem a garantia do interesse público. O Produto 03 deve retirar ou restringir essa delegação, preservando na APS e na ANTAQ a definição da política tarifária, especialmente quanto à Tabela I e seus descontos."
320	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		Item 13.2 – Tarifa gatilho do trecho Rio Casqueiro do canal de acesso "No Produto 03, item 13.2, a tarifa gatilho associada ao trecho do Rio Casqueiro deve ser analisada com cautela, pois pode criar uma camada adicional de precificação sobre infraestrutura de acesso essencial. A cobrança por gatilho tende a transferir ao usuário o risco de investimento e faseamento do projeto. A segmentação tarifária por trecho ou condição de profundidade pode produzir assimetria entre usuários, cargas e terminais, especialmente se atrelada a obras cujo benefício se distribui de forma sistêmica no Porto Organizado. Essa solução também pode gerar disputa sobre quem utiliza, quem se beneficia e quem deve custear a infraestrutura. Deve-se incorporar elementos que garantam a disponibilidade da infraestrutura com a preservação da modicidade tarifária e isonomia entre os usuários do porto."
321	Minuta de Contrato	6.3	Reconhece-se a observação apresentada em audiência pública de que a concessão contará com receita próxima de R$ 500 milhões anuais desde o início da operação, e de que essa premissa teria orientado a calibragem das obrigações periódicas previstas no contrato. A existência de receita bruta relevante, contudo, não se confunde com a geração de caixa disponível para pagamento da Contribuição Fixa Anual de R$ 200 milhões. Receita é faturamento antes da incidência de deduções, retenções, custos, tributos, investimentos, serviço da dívida e demais obrigações contratuais; caixa disponível é o montante efetivamente remanescente após esses compromissos. A contribuição fixa representa, isoladamente, cerca de 40% da receita anual mencionada na audiência. Considerando os valores projetados no EVTEA para o Ano 1, contudo, a Receita Operacional Bruta é de aproximadamente R$ 566 milhões e a Contribuição Variável de 23,03% corresponde a cerca de R$ 130,3 milhões. Somada à Contribuição Fixa de R$ 200 milhões, o total destinado à APS alcança aproximadamente R$ 330,3 milhões, ou 58,4% da Receita Operacional Bruta projetada para o período, antes mesmo de considerar a retenção de 30,1% da receita líquida, a tarifa limitada a 69,9% da Tarifa-Teto nos primeiros anos, os investimentos de implantação, as despesas operacionais, os tributos, o capital de giro e as obrigações financeiras. Portanto, a referência à existência de receita anual relevante não demonstra, por si só, a compatibilidade da contribuição fixa com o fluxo de caixa efetivamente disponível no período inicial da concessão. Mais do que um problema de fluxo de caixa, a magnitude e o formato dessas obrigações lançam dúvidas sobre os próprios objetivos do processo. Uma contribuição fixa elevada, devida independentemente de demanda e de desempenho, somada a uma contribuição variável incidente sobre a receita bruta, faz com que a maior parte da receita tarifária seja transferida à APS antes de remunerar a prestação do serviço concedido. Nesse formato, a concessão passa a operar como um artifício arrecadatório: a concessionária atua, na prática, como intermediária na cobrança de um encargo que é

			suportado, ao final, pelos usuários do porto e, por extensão, pela cadeia de comércio exterior que dele depende. Esse resultado merece ser avaliado à luz dos objetivos da concessão, como a prestação de serviço adequado, a modicidade tarifária, a eficiência e a expansão da capacidade economica-financeira. Além disso, a concentração desses pagamentos nos primeiros anos pode elevar o custo de capital e aumentar o peso da capacidade financeira de curto prazo na competição, sem que isso necessariamente reflita maior eficiência operacional. Recomenda-se, portanto, recalibrar o perfil temporal da Contribuição Fixa, com valores menores durante a fase de tarifa reduzida, retenção elevada e maior concentração de investimentos, e recomposição posterior após a conclusão dos principais marcos de implantação ou a liberação da Conta Retenção, preservando o valor presente esperado para a APS, com a mesma taxa de desconto e data-base do EVTEA. Recomenda-se, ainda, reavaliar a calibragem conjunta das contribuições fixa e variável, de modo que a receita tarifária seja destinada prioritariamente à prestação do serviço, aos investimentos e à modicidade tarifária. Alternativamente, sugere-se que o Poder Concedente avalie a adequação do modelo de negócio, considerando a possibilidade de estruturação do projeto como concessão administrativa, nos termos da Lei nº 11.079/2004, desde que atendidos os requisitos legais aplicáveis a essa modalidade. Nesse modelo, a APS permaneceria titular da arrecadação tarifária e remuneraria a concessionária por contraprestação vinculada ao cumprimento de indicadores de desempenho e disponibilidade, com o pagamento garantido por conta vinculada (escrow account) alimentada pelas receitas tarifárias do porto, segregada e administrada por agente fiduciário independente.
322	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		Item 14.2 – REEF; evento com impacto superior a 1% da receita bruta anual média "No Produto 03, item 14.2, o limiar de 1% da receita bruta anual média para caracterização de alteração relevante de custos ou receita é excessivamente sensível para uma concessão de infraestrutura monopolista. Um parâmetro baixo pode estimular pleitos frequentes de recomposição e transformar variações ordinárias de gestão em reequilíbrios contratuais. A regra tende a proteger a concessionária contra oscilações relativamente pequenas, mas não assegura proteção equivalente ao usuário contra aumento de tarifa, postergação de investimento ou perda de governança. Em um canal de acesso sem alternativa competitiva, a recorrência de reequilíbrios pode comprometer a modicidade e a previsibilidade tarifária. O Produto 03 deve recalibrar o gatilho de REEF, separar riscos ordinários (inclusive o risco de demanda) e extraordinários e impedir que a Tabela I se torne mecanismo automático de recomposição privada."
323	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Reconhece-se que a Cláusula 12.8 da minuta contratual disciplina transações com Partes Relacionadas, ao exigir política específica, condições equitativas de mercado, regras de aprovação, tratamento de conflitos de interesse, limites para contratos de mútuo e possibilidade de acesso da ANTAQ e do Poder Concedente aos documentos correspondentes. Ainda assim, a redação pode ser aprimorada para tornar a obrigação mais objetiva, verificável e fiscalizável. A redação atual é ampla. A Cláusula 12.8.6 prevê que a ANTAQ e o Poder Concedente “poderão requisitar” documentos a qualquer tempo, mas não estabelece obrigação periódica de envio e formas de padronização do conteúdo. Recomenda-se, assim, que a cláusula seja aprimorada para prever que a Concessionária encaminhe periodicamente à ANTAQ, ao Poder Concedente e, quando aplicável, ao Verificador Independente, relatório de transações com Partes Relacionadas e quadro consolidado das estruturas societárias, financeiras e operacionais que produzam efeitos relevantes sobre a concessão. Esse reporte deverá conter identificação da contraparte e do beneficiário final, natureza da operação, objeto contratado, valor contratado e valor efetivamente pago, forma de remuneração, eventuais garantias e outras informações

			pertinentes. O relatório deverá abranger, de forma expressa, contratos de prestação de serviços, fornecimento de insumos, afretamento, leasing, disponibilização de dragas e equipamentos, assistência técnica, compartilhamento de custos, financiamentos intragrupo, mútuos, pagamentos ao exterior e outras operações capazes de afetar custos reconhecidos, base tributável, margem da concessão, Contribuição Variável e investimentos. A medida confere aplicabilidade prática à exigência de condições equitativas de mercado, reduz assimetrias de informação, fortalece a fiscalização econômico-financeira da concessão e evita que operações com Partes Relacionadas afetem a base econômica fiscalizável e consequentemente a concorrência entre empresas nacionais e internacionais. Em complemento, considerando que a draga constitui o principal ativo operacional da concessão e que sua disponibilização por meio de afretamento, leasing ou contratos com Partes Relacionadas é um dos canais mais relevantes de transferência de margem para fora da concessão, recomenda-se que o edital exija, já na fase de proposta, declaração vinculante sobre a origem das dragas a serem empregadas. A declaração deverá conter identificação do proprietário e do beneficiário final; país de sede do proprietário e de eventuais intermediários na cadeia de afretamento; bandeira e país de registro; estaleiro e país de construção; modalidade contratual de disponibilização (propriedade, afretamento a casco nu, afretamento por tempo, leasing ou outra); e eventual relação societária com o licitante. A substituição posterior das dragas deverá depender de comunicação prévia ao Poder Concedente e observar as mesmas exigências, e a declaração falsa ou omissa deverá sujeitar o licitante às sanções previstas no edital. Caso o proprietário da draga, ou qualquer integrante da cadeia de afretamento, esteja sediado em país ou dependência com tributação favorecida ou submetido a regime fiscal privilegiado, nos termos dos arts. 24 e 24-A da Lei nº 9.430/1996 e das listas editadas pela Receita Federal, recomenda-se a aplicação de fator de equivalência objetivo, previamente definido no edital com base no diferencial tributário e utilizado apenas para comparação das propostas. A finalidade não é restringir a participação estrangeira, mas neutralizar a vantagem decorrente exclusivamente de arbitragem fiscal: pagamentos pela disponibilização da draga a jurisdições de baixa tributação reduzem a carga tributária e permitem lances mais agressivos que não refletem maior eficiência operacional. A medida segue a lógica de equalização tributária prevista no art. 52 da Lei nº 14.133/2021, buscando assegurar condições isonômicas entre licitantes.
324	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		Item 14.4 – Tarifas distintas, segmentação de mercado e descontos "No Produto 03, item 14.4, a possibilidade de a concessionária praticar tarifas distintas entre grupos de usuários e promover segmentação de mercados atendidos amplia risco concorrencial relevante. Mesmo que os riscos da política de descontos sejam atribuídos ao concessionário, os efeitos econômicos recaem sobre o ecossistema portuário e sobre a neutralidade do canal. A diferenciação por navegação, carga, volume, sazonalidade ou recorrência pode favorecer determinados perfis de usuário e alterar a competição entre terminais, linhas, cadeias logísticas e cargas. O fato de o concessionário assumir o risco financeiro do desconto não elimina o risco público de discriminação econômica e eventual desequilíbrio setorial sem que haja um interesse público motivando tal situação. Deve-se submeter qualquer política de desconto à governança da APS e à aprovação regulatória, com critérios objetivos, isonômicos, transparentes e compatíveis com a Resolução ANTAQ nº 61/2021."
325	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		Item 14.5 – Fator Q, Fator X e FTpBT "No Produto 03, item 14.5, os parâmetros de Fator Q, Fator X e FTpBT não estão suficientemente transparentes para avaliação. Esses mecanismos influenciam reajuste, compartilhamento de produtividade, qualidade do serviço e trajetória tarifária da concessão. Sem o racional completo, a memória de cálculo e a demonstração de impactos tarifários, há risco de o modelo produzir tarifas crescentes ou

			recomposições não compreendidas pelos usuários. Em preço público portuário, a clareza da fórmula é condição de controle regulatório. O Produto 03 deve apresentar metodologia, base de dados, simulações e impactos de cada fator, inclusive comparando os resultados com a política tarifária atualmente gerida pela APS."
326	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		Capítulo 16 – Concorrência, integração vertical e ausência de barreiras no leilão "No Produto 03, Capítulo 16, a ausência de barreiras relevantes à participação no leilão é frágil diante da natureza monopolista do canal de acesso. O fato de a autorização de acesso e a fila de entrada permanecerem sob competência pública não elimina o risco de discriminação econômica por tarifa, descontos, prioridades comerciais, informações sensíveis e desenho de investimentos. A concessionária poderá influenciar preços e condições econômicas de acesso mesmo sem controlar formalmente a ordem de entrada dos navios. Em Santos, onde há forte interação entre armadores, terminais, operadores, tradings e agentes logísticos, a integração vertical deve ser tratada como risco estrutural. O Produto 03 deve prever salvaguardas concorrenciais mais rígidas, incluindo restrições ou condicionantes a agentes verticalmente integrados e mecanismos de neutralidade tarifária e informacional."
327	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		Capítulos 16 a 19 – Riscos regulatórios, monopólio e integração vertical "No Produto 03, Capítulos 16 a 19, o tratamento dos riscos concorrenciais e regulatórios permanece genérico para um ativo com altíssima sensibilidade estratégica. O relatório reconhece o canal como infraestrutura monopolista e essencial, mas propõe mitigação abstrata, sem amarrações suficientes de governança pública. A tentativa de compatibilizar ampla atratividade do projeto com defesa da concorrência reduz o peso do risco de captura privada do acesso aquaviário. A mitigação deveria ser proporcional ao papel do canal no maior porto do país, especialmente porque não há alternativa competitiva real para os usuários do Porto Organizado. O Produto 03 deve reforçar a manutenção da gestão do canal, da política tarifária e do planejamento na APS, com contratação administrativa dos serviços como alternativa menos arriscada."
328	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Custos e implantação do VTMIS "No Produto 04, a implantação e o custeio do VTMIS não devem ser tratados apenas como item técnico-operacional da concessionária. O sistema é ferramenta estratégica de planejamento, segurança e coordenação do tráfego aquaviário do Porto de Santos, com impacto direto na programação de navios, produtividade de berços e inteligência operacional da APS. A transferência de sua gestão econômica ou operacional ao concessionário pode criar dependência informacional da Autoridade Portuária em relação a agente privado. Em infraestrutura monopolista, dados de tráfego, janela operacional e performance do canal são ativos estratégicos de governança pública. O Produto 04 deve preservar a titularidade e a governança do VTMIS na APS, ainda que a implantação, manutenção ou operação assistida possam ser contratadas por desempenho."

329	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		BDI, composição de custos e possível bitributação no fluxo de caixa "No Produto 04, a composição de custos, especialmente BDI e tributos incidentes sobre obras e serviços, deve ser compatibilizada com o Produto 09 para evitar dupla contagem no fluxo econômico-financeiro. A eventual inclusão de impostos no BDI e novamente no fluxo de caixa pode superestimar CAPEX/OPEX e pressionar a tarifa-teto. Esse risco é relevante porque a tarifa do canal será sensível à base de custos considerada nos estudos. Qualquer sobreposição de tributos, encargos ou margens de administração reduz a modicidade e reforça a percepção de que a tarifa pública da APS está sendo convertida em remuneração privada majorada. O Produto 04 deve apresentar memória de cálculo reconciliada com o Produto 09, eliminando risco de bitributação e demonstrando impacto tarifário líquido de cada item de custo."
330	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Dragagem de aprofundamento, manutenção e interface com berços públicos "No Produto 04, a dragagem de aprofundamento e manutenção deve ser lida como serviço essencial ao planejamento global do Porto de Santos, e não como escopo autônomo de exploração privada. A profundidade do canal, o calado operacional, os berços públicos e as restrições de manobra são variáveis integradas à estratégia portuária. A concessão parcial pode gerar conflitos de prioridade entre obras de maior retorno para a concessionária e necessidades sistêmicas da APS, especialmente em áreas públicas, berços não arrendados e projetos futuros de adensamento. A execução privada é possível, mas a decisão sobre prioridade, escopo e integração deve permanecer com a Autoridade Portuária pública. A adequação da concessão administrativa deve suprir esse ponto crítico: a APS mantém o comando técnico e o privado executa serviços por metas, níveis de serviço e fiscalização."
331	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Custos operacionais futuros e risco de reequilíbrio por alteração de escopo "No Produto 04, os custos operacionais futuros de dragagem, sinalização, monitoramento e suporte técnico devem ser avaliados com cenários de variação de escopo, material dragado, licenciamento, produtividade e exigências ambientais. Esses elementos podem alterar significativamente o custo real do serviço ao longo do contrato. Se a matriz de custos não estiver suficientemente robusta, o contrato tenderá a absorver incertezas por meio de reequilíbrios, elevando a tarifa ou reduzindo a previsibilidade financeira da APS. A concessão parcial, nesse contexto, cria uma camada contratual adicional para riscos que hoje são geridos diretamente pela Autoridade Portuária. O Produto 04 deve apresentar cenários de estresse técnico-operacional e evidenciará que a contratação administrativa dos serviços é a alternativa mais simples, controlável e aderente ao interesse público."
332	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Item 6.1 e 6.1.1 – Receitas, Tabela I atual da APS e Tarifa-Teto "No Produto 09, itens 6.1 e 6.1.1, a viabilidade da concessão é construída sobre a tarifa pública atualmente praticada pela APS, convertida em referência de Tarifa-Teto contratual. Essa conversão não demonstra ganho objetivo ao usuário, apenas transforma uma base arrecadatória pública consolidada em renda contratual da concessionária. A receita da Tabela I cumpre papel estratégico na sustentabilidade da APS e no financiamento da infraestrutura portuária. Ao deslocá-la para o contrato, o estudo enfraquece a autonomia financeira da Autoridade Portuária e subordina a política tarifária do acesso à lógica de bancabilidade privada. O Produto 09 deve comparar explicitamente o cenário de concessão parcial com a manutenção da arrecadação pela APS e contratação administrativa dos serviços, demonstrando modicidade e benefício público líquido."
333	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação		Item 6.2.16 e Item 7.2.1 – Contribuição variável e contribuição fixa à APS "No Produto 09, itens 6.2.16 e 7.2.1, a sustentabilidade da APS é recomposta por transferências contratuais,

	Econômico-Financeira		em substituição à receita própria da Tabela I. A contribuição variável de 23,03% da receita operacional bruta da concessionária e a contribuição fixa anual projetada criam dependência financeira da APS em relação ao desempenho e à adimplência do concessionário. Essa solução não preserva autonomia financeira, pois basicamente troca arrecadação pública direta por fluxo contratual condicionado. Em caso de reequilíbrio, disputa, inadimplemento, frustração de demanda ou renegociação, a APS poderá perder previsibilidade de caixa justamente no ativo que hoje sustenta parte relevante de sua capacidade de planejamento. O Produto 09 deve reconhecer esse risco e avaliar a concessão administrativa como alternativa que preserva arrecadação pública e remunera o privado por serviço efetivamente prestado."
334	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Item 6.8 e 6.9 – Resultado da concessionária e desconto tarifário máximo "No Produto 09, itens 6.8 e 6.9, o desconto tarifário máximo indicado é reduzido, o que sugere espaço limitado para competição efetiva por modicidade. Se a licitação oferece pouca margem de redução da tarifa, a concessão tende a priorizar bancabilidade, estabilidade contratual e proteção da remuneração privada. O baixo nível concorrencial é incompatível com o argumento de que a transferência do canal gerará ganho tarifário relevante aos usuários. Em infraestrutura monopolista, a licitação deve demonstrar benefício público robusto e não se resumindo apenas à viabilidade financeira do projeto. Deve-se avaliar o modelo comparado ao cenário de concessão administrativa, observando os benefícios ao usuário em melhora de qualidade de serviço e preço, benefício à Autoridade Portuária (na figura do setor público) e da viabilidade da concessão ao concessionário."
335	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Item 7.3 – Resultados para a APS "No Produto 09, item 7.3, a análise de viabilidade da APS é predominantemente contábil-financeira, não se levando em conta sua importância institucional. O relatório conclui pela sustentabilidade da APS com base em EBITDA, fluxo de caixa e contribuições contratuais, mas não precifica a perda de governança, de política tarifária e de coordenação do planejamento portuário. A sustentabilidade de uma autoridade portuária não se resume à VPL positivo, haja vista que A APS exerce função pública de planejamento, coordenação, regulação operacional local, indução de mercado e defesa da neutralidade do acesso ao Porto Organizado. O Produto 09 deve incorporar matriz de riscos institucionais e de governança, comparando a concessão parcial com a concessão administrativa sob a ótica da saúde financeira e da preservação das competências públicas da APS."
336	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Reequilíbrio econômico-financeiro e risco de socialização de custos "No Produto 09, a lógica econômico-financeira da concessão cria risco de socialização de custos extraordinários por meio de reequilíbrios tarifários ou compensações contratuais. Em um canal monopolista, a concessionária não enfrenta concorrência no ativo e tende a repassar riscos reconhecidos ao usuário ou ao poder concedente. O problema se agrava quando combinado com parâmetros de reequilíbrio sensíveis, CAPEX de dragagem, incertezas ambientais, VTMIS, manutenção e demanda projetada. A APS, por sua vez, perderia a receita direta e passaria a depender de contribuições contratuais, ficando exposta a disputas econômico-financeiras. O Produto 09 deve testar cenários de estresse, pleitos de reequilíbrio e impacto sobre tarifa, usuário e caixa da APS."
337	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Transformação de receita pública em renda contratual privada "No Produto 09, a principal fragilidade é a transformação de receita pública do acesso aquaviário em renda contratual privada, com posterior devolução parcial à APS por contribuição fixa e variável. Esse desenho inverte a lógica atual: a APS deixa de arrecadar diretamente e passa a receber repasses condicionados. A mudança reduz a capacidade da Autoridade Portuária de usar a

			política tarifária como instrumento de planejamento, indução de mercado e equilíbrio financeiro. A concessão administrativa permitiria resultado oposto: manter a receita e a gestão pública, remunerando o privado por metas de serviço, disponibilidade, dragagem, sinalização e VTMIS. Deve-se reconhecer que a alternativa administrativa é mais aderente ao interesse público, por preservar a saúde financeira da APS e evitar captura privada de ativo monopolista."
338	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		Capítulo 10 – Projeção de frota, acessos e capacidade média dos navios Falha na "Figura 90 – Lotes movimentados de soja, farelo e milho no Berço 105 do Porto de Itaqui-MA", gráfico em branco.
339	Minuta de Edital	Todos	INTRODUÇÃO A presente contribuição à Audiência Pública ANTAQ nº 02/2026, relativa à concessão do acesso aquaviário ao Porto de Santos, é apresentada conjuntamente pela LOGÍSTICA BRASIL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS USUÁRIOS DOS PORTOS, DE TRANSPORTES E DA LOGÍSTICA (CNPJ: 22.688.420/0001-45) e pelo CONSELHO DOS EXPORTADORES DE CAFÉ DO BRASIL – CECAFÉ (CNPJ: 03.449.280/0001-08). A ASSOCIAÇÃO LOGÍSTICA BRASIL é entidade precipuamente representativa de embarcadores, exportadores e importadores e reúne também, em seu quadro associativo, empresas prestadoras de serviços de transporte, logística e movimentação de cargas, incluindo operadores portuários, bem como empresas que atuam no apoio marítimo e portuário, sindicatos do setor e cooperativas. O CECAFÉ é a entidade representativa dos exportadores de café do País, com cerca de 110 empresas associadas, que representam 96% dos embarques nacionais do produto e tem no Porto de Santos o seu principal canal de exportação, com 70,9% de participação (janeiro a agosto de 2026).. Ambas as entidades representam usuários donos de cargas, que são aqueles que suportam, direta ou indiretamente, todos os custos do acesso aquaviário e dependem de sua segurança, previsibilidade e eficiência para que lhes seja assegurado o serviço adequado previsto em lei. A carga é a razão de existir do sistema logístico portuário e dos transportes aquaviário e terrestre: todo o recurso que remunera portos, terminais, operadores e prestadores de serviços tem nela a sua origem. Sem carga, não há porto, terminal ou canal de acesso que se justifique. Este trabalho resulta da análise integral da Minuta de Contrato e seus Anexos, da Minuta de Edital e seus Anexos, da Nota Técnica nº 15/2026/CGMO-DNOP-MPOR (Ato Justificatório) e da apresentação da audiência pública. Reconhece-se a concessão como instrumento apto a assegurar profundidade previsível, investimento contínuo e infraestrutura adequada ao canal. Como os valores cobrados pelo acesso aquaviário são repassados à carga, as minutas foram examinadas à luz do conceito de serviço adequado previsto no art. 6º, § 1º, da Lei nº 8.987/1995, com ênfase na segurança, na eficiência e na modicidade tarifária. O fundamento central da contribuição é a preservação das competências e prerrogativas legais das autoridades, constituídas em Lei. A concessão transfere ao particular a execução do serviço, mas não a função de autoridade. Cabe à Autoridade Portuária, nos termos da Lei nº 12.815/2013, a administração do porto organizado, incluídas a programação de navios e a ordem de atracação. Cabe à Autoridade Marítima, nos termos da Lei nº 9.537/1997, assegurar a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação e a prevenção da poluição ambiental por embarcações, plataformas e suas instalações de apoio, com reflexo direto na proteção da vida marinha, bem como disciplinar o serviço de praticagem. Cabe aos órgãos ambientais competentes o licenciamento ambiental e a fiscalização relativa à proteção do meio ambiente e da biota marinha. Cabe à ANTAQ a regulação e a fiscalização do contrato, bem como a medição de serviços adequados. Nesse modelo, a Concessionária mantém o canal em condições de uso, conforme os parâmetros contratuais, condicionados a prestação de serviços adequados, devidamente verificado e

			auditável, por meio de indicadores, e atua segundo as determinações de cada autoridade. As propostas corrigem os dispositivos das minutas que atribuem à Concessionária decisões próprias dessas autoridades ou que tornam o controle sobre ela dependente de meios por ela mesma mantidos. Não obstante, cabe destacar ainda que são as autoridades portuárias os responsáveis por seus planejamentos de portos e atribuir determinadas reponsabilidades à Concessionária pode causar uma assimetria de execução e conflito de gestão. Continua na parte 2
340	Minuta de Edital	Todos	Com base nesse princípio, as 49 propostas organizam-se em oito eixos. O eixo A mantém a programação de navios e a gestão do tráfego sob decisão da Autoridade Portuária, com registro auditável e canal de denúncias independente do operador. O eixo B estabelece levantamentos batimétricos com periodicidade compatível com o assoreamento em toda a extensão do canal planejado pela autoridade portuária, verificação independente e prazos encadeados até a revisão do calado máximo operacional. O eixo C estrutura a segurança da navegação, com Centro de Controle Operacional e de Emergência em regime de 24 horas, tempos máximos de resposta, níveis de alerta, controle do fluxo do canal e indicador de segurança no Fator Q, sem prejuízo das atribuições da Autoridade Marítima e dos órgãos ambientais, com vistas à proteção da vida humana, do meio ambiente e da biota marinha. O eixo D delimita a relação da Concessionária com a Autoridade Marítima e com a praticagem. O eixo E trata da sobreposição entre a primeira fase da concessão e a dragagem já licitada pela Autoridade Portuária. O eixo F examina o modelo econômico: as contribuições à Autoridade Portuária somam R$ 10.401,5 milhões em 25 anos, o equivalente a 44,3% da receita bruta projetada, o que recomenda calibrá-las pela necessidade de custeio e concentrar a competição do leilão no desconto tarifário. O eixo G propõe salvaguardas tarifárias, com a correção da fórmula do Índice de Reajustamento Contratual (IRC) e a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro preferencialmente por meios que não onerem a tarifa. O eixo H reúne correções formais do Edital. Cada proposta indica o dispositivo a que se refere, a redação sugerida e a justificativa, com remissão aos documentos oficiais e à legislação. Os valores entre colchetes são parâmetros sugeridos, cuja calibração final cabe à ANTAQ. 1) A concessionária executa; as autoridades decidem. Programação de navios, autorização de manobras, calado e restrições de tráfego permanecem com a APS e a Autoridade Marítima, cada uma em sua competência (P1, A1–A7, B4, D1). 2) A medição que define tarifa e penalidade deve ser verificável e auditável. Batimetria com periodicidade adequada ao assoreamento, contraprova independente e prazos encadeados até a revisão do CMO (B1–B6). 3) Segurança da navegação precisa de estrutura, prazo e indicador. Centro de Controle e Emergência 24 horas, tempos de resposta, níveis de alerta e indicador de segurança no Fator Q (C1–C8). 4) A carga não deve financiar excedentes. Contribuições à APS calibradas pela necessidade, competição no leilão por desconto tarifário e reequilíbrio preferencialmente fora da tarifa (F1–F2, G3–G7). 5) O texto deve ser tecnicamente consistente. Correção da fórmula do IRC, da sobreposição com a dragagem da APS e de inconsistências do Edital (E1, G1–G2, H1–H8). Nº: P1 – DISPOSITIVO: C, Cl. 13 (novo item) e PEAA, Seção II – PROPOSTA: Princípio de serviço adequado e subordinação às autoridades Nº: A1 – DISPOSITIVO: PEAA §68; M 3.4–3.5 – PROPOSTA: Vedar alteração, pela concessionária, da ordem definida pela APS Nº: A2 – DISPOSITIVO: M, Tema 3 (novo) – PROPOSTA: Reprogramação em tempo real atribuída à APS Nº: A3 – DISPOSITIVO: PEAA §65–66 – PROPOSTA: Registro auditável de programações e comandos Nº: A4 – DISPOSITIVO: M 3.7; PEAA §69 – PROPOSTA: Canal de denúncias sob gestão da APS ou da ANTAQ Nº: A5 – DISPOSITIVO: PEAA §72 – PROPOSTA: Sanção graduada pela gravidade Nº: A6 – DISPOSITIVO: PEAA §74–75 – PROPOSTA: Prazo para o REP e regime de transição Nº: A7 – DISPOSITIVO: C, Cl. 15 – PROPOSTA: Estrutura permanente da APS para decidir em tempo real Nº: B1 –

			DISPOSITIVO: C, Cl. 21.8; PEAA §48 – PROPOSTA: Levantamento de verificação independente Nº: B2 – DISPOSITIVO: M 5.1; PEAA, Tabela 8 – PROPOSTA: Periodicidade por criticidade e por evento Nº: B3 – DISPOSITIVO: M 1.1 (novo prazo) – PROPOSTA: Prazos encadeados entre levantamento e revisão do CMO Continua na parte 3
341	Minuta de Edital	Todos	Nº: B4 – DISPOSITIVO: PEAA, Tabela 9 (SI nº 1) – PROPOSTA: Titularidade da FDAQ mantida na APS Nº: B5 – DISPOSITIVO: PEAA §57 – PROPOSTA: Entrega automática de dados e publicação de plantas Nº: B6 – DISPOSITIVO: PEAA, Seção VI.2 (novo) – PROPOSTA: Critério de fundo náutico em áreas com lama fluida Nº: C1 – DISPOSITIVO: PEAA, Tabela 14 – PROPOSTA: IQS de segurança da navegação Nº: C2 – DISPOSITIVO: C, Cl. 13.5 (novo) – PROPOSTA: Centro de Controle Operacional e de Emergência 24 h Nº: C3 – DISPOSITIVO: PEAA, Seção VI.5 (novo) – PROPOSTA: Tempos máximos de resposta Nº: C4 – DISPOSITIVO: PEAA, Seção VI.5 (novo) – PROPOSTA: Níveis de alerta e controle do fluxo do canal Nº: C5 – DISPOSITIVO: PEAA, Seção VI.5 (novo) – PROPOSTA: Sistema de alertas e painel público de status Nº: C6 – DISPOSITIVO: PEAA, Seção VII.2.1 (novo) – PROPOSTA: Simulados anuais e base de ocorrências Nº: C7 – DISPOSITIVO: C, Cl. 18.1.11 e 18.2.2 – PROPOSTA: Repartição do risco de remoção de cascos Nº: C8 – DISPOSITIVO: C, Cl. 13.9.5.2 – PROPOSTA: Limite mínimo de RC e cobertura de destroços e poluição Nº: D1 – DISPOSITIVO: PEAA, Seção VI.5 (novo) – PROPOSTA: Protocolo Operacional APS–Concessionária–Praticagem–Capitania Nº: D2 – DISPOSITIVO: M 2.4 – PROPOSTA: Remoção de cascos articulada com a Lei 7.542/1986 Nº: D3 – DISPOSITIVO: PEAA §67 e §74 – PROPOSTA: Consulta à praticagem sobre REP e FDAQ Nº: E1 – DISPOSITIVO: C, cláusula nova; PEAA §51 – PROPOSTA: Compatibilização com a dragagem contratada pela APS Nº: F1 – DISPOSITIVO: C, Cl. 6; NT 4.80 – PROPOSTA: Contribuições à APS calibradas pela necessidade e vinculadas Nº: F2 – DISPOSITIVO: E 4.16, 5.13–5.15 – PROPOSTA: 2ª etapa do leilão por desconto adicional, não por outorga Nº: F3 – DISPOSITIVO: E 4.15; NT 6.12–6.13 – PROPOSTA: Memória de cálculo do teto de desconto Nº: F4 – DISPOSITIVO: E 4.30 – PROPOSTA: Garantia da Proposta motivada ou reduzida Nº: F5 – DISPOSITIVO: NT 3.22–3.23, 14.3 – PROPOSTA: Atualização de data-base e cronograma Nº: F6 – DISPOSITIVO: NT 4.2–4.19; C 18.3.4 – PROPOSTA: Estudos de 17 m atualizados antes do Edital Nº: F7 – DISPOSITIVO: E 6.1 e 6.2.10 – PROPOSTA: Prazo do PBI compatível com o conteúdo exigido Nº: G1 – DISPOSITIVO: C, Anexo 3, Apêndice B – PROPOSTA: Correção da fórmula e do calendário do IRC Nº: G2 – DISPOSITIVO: C, Cl. 22.1.1.4 – PROPOSTA: Reponderação do IRC por custos auditados e memória pública Nº: G3 – DISPOSITIVO: C, Cl. 24.3 – PROPOSTA: Reequilíbrio preferencialmente pelas contribuições à APS Nº: G4 – DISPOSITIVO: C, Anexo 3, item 4.1.3 – PROPOSTA: Degrau tarifário condicionado ao calado disponível Nº: G5 – DISPOSITIVO: C, Anexo 3, Apêndice A – PROPOSTA: Fatores X e Q apenas redutores; fórmula corrigida Nº: G6 – DISPOSITIVO: C, Cl. 18.1.33 (novo) – PROPOSTA: Compartilhamento de receita acima da demanda projetada Nº: G7 – DISPOSITIVO: C, Cl. 15 (novo) – PROPOSTA: Neutralidade tarifária global para a carga Nº: G8 – DISPOSITIVO: C, Cl. 33.2.5 – PROPOSTA: Participação das entidades de usuários nas consultas Nº: H1 – DISPOSITIVO: E 5.13.2 × 5.14.5 – PROPOSTA: Gatilho da 2ª etapa Nº: H2 – DISPOSITIVO: E 5.17 – PROPOSTA: Critério final de desempate Nº: H3 – DISPOSITIVO: E, Anexo 19, 3.8(c) – PROPOSTA: 17,5 m × 18 m Nº: H4 – DISPOSITIVO: E, Anexo 19, 3.6; 6.2.5.1; 1.10–1.12 – PROPOSTA: Remissões e numeração Nº: H5 – DISPOSITIVO: E 6.2.7 × 7.1 – PROPOSTA: Partes do contrato de administração de contas Nº: H6 – DISPOSITIVO: E, Anexo 15 – PROPOSTA: Data da Lei 14.133/2021 Nº: H7 – DISPOSITIVO: E 4.30 × C 5.1 – PROPOSTA: Valor da Garantia da Proposta Nº: H8 – DISPOSITIVO: E, preâmbulo × NT 2.20 – PROPOSTA: Data da Resolução CPPI nº 237 Continua parte 4

342	Minuta de Edital	todos	#ERROR!
343	Minuta de Edital	Todos	---------- A2 — M, TEMA 3 (ITENS NOVOS) A Matriz trata de planejar (3.5), autorizar (3.3) e mediar conflitos (3.10). Não atribui a reprogramação decorrente de atraso de navio, perda de janela de maré, restrição meteorológica, indisponibilidade de berço ou incidente. REDAÇÃO PROPOSTA: "3.13. Reprogramar, em tempo real, a sequência de entrada, saída, atracação e fundeio diante de eventos supervenientes, conforme critérios objetivos e públicos do REP — Administração do Porto." "3.14. Propor à Administração do Porto a reprogramação de que trata o item 3.13, com os dados do VTMIS — Concessionária." JUSTIFICATIVA: sem atribuição expressa, a reprogramação tende a ser feita por quem está na operação, o que esvazia a competência do item 3.3. ---------- A3 — PEAA §65–66 (ITEM NOVO) REDAÇÃO PROPOSTA: "66.1. A Concessionária manterá registro inalterável, com data e hora, de todas as programações recebidas da Administração do Porto, comandos emitidos, comunicações com embarcações e alterações de sequência. Assegurará à Administração do Porto e à ANTAQ acesso em tempo real e guarda por [5] anos." JUSTIFICATIVA: a apuração prevista nos §§70–72 depende de prova documental. O contrato já exige acesso "ininterrupto, irrestrito e imediato" ao banco de dados de tráfego (C 13.5.2); a proposta estende a exigência ao registro de comandos. ---------- A4 — M 3.7; PEAA §69 Texto atual: o mecanismo de denúncias contra a Concessionária é "estabelecido pela Concessionária", que deve dar ciência à APS. REDAÇÃO PROPOSTA: "O mecanismo de recebimento de denúncias será administrado pela Administração do Porto [ou pela ANTAQ], com custeio pela Concessionária, e os registros serão recebidos diretamente pelo órgão apurador, resguardadas as prerrogativas legais das autoridades competentes." JUSTIFICATIVA: a denúncia contra o operador não deve depender de canal mantido pelo próprio operador. O acesso irrestrito previsto no item 3.7 mitiga, mas não elimina, o conflito de interesses. ---------- A5 — PEAA §72 Texto atual: cada descumprimento gera advertência; infração média a partir do 3º; grave a partir do 5º; processo de caducidade com 7 em 5 anos. REDAÇÃO PROPOSTA (ACRÉSCIMO): "Independentemente da reincidência, o descumprimento que resultar em preterição de embarcação ou em favorecimento de usuário configura, desde a primeira ocorrência, infração de natureza [grave]." JUSTIFICATIVA: a escala atual pune apenas pela contagem de eventos. Uma quebra deliberada de isonomia teria a mesma sanção de uma falha formal. ---------- A6 — PEAA §74–75 A publicação do REP pela APS é condição para a concessionária iniciar a operação do tráfego no Ano 4. REDAÇÃO PROPOSTA: "A Administração do Porto publicará os regramentos do item 74 até [12] meses antes do início do Ano 4, após consulta aos interessados da Subcláusula 33.2. Até a publicação, a operação do tráfego permanece com a Administração do Porto, sem efeito sobre o IQS da Concessionária." JUSTIFICATIVA: a minuta não fixa prazo nem define quem opera o tráfego se o REP não for publicado. ---------- A7 — C, CL. 15 (ITEM NOVO) As obrigações da Administração do Porto (15.1.1 a 15.1.6) não incluem estrutura para planejar, comandar e apurar em tempo real. REDAÇÃO PROPOSTA: "15.1.7. Manter, a partir do Ano 4, estrutura técnica e operacional permanente, em regime contínuo, para o exercício das competências dos itens 3.1 a 3.3, 3.8, 3.10 e 3.13 da Matriz de Responsabilidades." JUSTIFICATIVA: o modelo de funções compartilhadas só se sustenta se a parte que decide tiver capacidade de decidir no ritmo da operação. Continua parte 6
344	Minuta de Edital	Todos	#ERROR!

345	Minuta de Contrato	18.1.33. A partir da Data de Assunção, riscos associados à variação da demanda projetada para as Atividades;	A minuta do Contrato de Concessão atribui à Concessionária, de forma praticamente integral, os riscos relacionados à demanda, ao tráfego de embarcações e à arrecadação tarifária, (Subcláusulas 18.1.32, 18.1.33 e 18.1.43). Embora o risco de demanda seja inerente aos contratos de concessão, sua alocação deve observar a capacidade de cada parte para influenciar, administrar e mitigar os eventos que lhe dão origem. Considerando a magnitude dos investimentos e a natureza estratégica da infraestrutura do acesso aquaviário ao Porto de Santos, a adequada distribuição do risco de demanda é essencial para preservar o equilíbrio econômico-financeiro, fortalecer a bancabilidade e assegurar a sustentabilidade da concessão. Na modelagem proposta, a Concessionária assume integralmente as consequências financeiras de reduções prolongadas do tráfego de embarcações, da movimentação de cargas e da arrecadação tarifária, independentemente da origem. Tal alocação abrange retrações macroeconômicas, alterações dos fluxos logísticos, perda de competitividade do porto, insuficiência de capacidade dos terminais, restrições regulatórias ou ambientais supervenientes e demais eventos sistêmicos alheios à atuação da Concessionária. Tais riscos não podem ser efetivamente administrados ou mitigados pela Concessionária, cujas atribuições restringem-se à implantação, operação e manutenção da infraestrutura aquaviária. As decisões relativas ao planejamento portuário, à expansão dos terminais, à atração de cargas, aos corredores logísticos, ao licenciamento ambiental e às políticas públicas de transporte permanecem sob responsabilidade do Poder Concedente, da Autoridade Portuária e dos demais órgãos competentes. A atribuição exclusiva desses riscos sistêmicos à Concessionária mostra-se incompatível com os princípios da adequada alocação de riscos, segundo os quais cada risco deve ser atribuído à parte que detenha melhores condições de preveni-lo, administrá-lo ou mitigar seus efeitos. Além disso, a ausência de mecanismo objetivo de compartilhamento do risco de demanda aumenta a volatilidade das receitas, levando os licitantes a incorporar prêmios de risco em suas propostas. Como consequência, reduz-se a competitividade, elevam-se os custos de financiamento e diminui-se a eficiência econômica da concessão. Diante desse cenário, recomenda-se que a minuta contratual contemple mecanismo objetivo de compartilhamento dos riscos de demanda aplicável às hipóteses de redução extraordinária e prolongada do tráfego de embarcações, da movimentação de cargas ou da arrecadação tarifária decorrentes de eventos alheios ao controle da Concessionária. Sugere-se a adoção de faixas de tolerância para a demanda, fundamentadas nas projeções do EVTEA, assegurando à Concessionária o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante Revisão Extraordinária quando a demanda efetivamente observada permanecer abaixo de limites previamente estabelecidos por período prolongado. Recomenda-se que a matriz de riscos exclua da responsabilidade da Concessionária os eventos estruturais ou sistêmicos que escapem ao seu controle, tais como alterações relevantes dos fluxos logísticos, perda de competitividade do Porto de Santos, insuficiência da capacidade operacional dos terminais, restrições regulatórias ou ambientais supervenientes e outros eventos extraordinários capazes de impactar materialmente a demanda. Por fim, recomenda-se mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando a demanda permanecer substancialmente inferior às projeções do EVTEA por período prolongado, desde que a Concessionária tenha cumprido suas obrigações de investimento e operação e demonstre os impactos financeiros. A adoção do mecanismo promoverá distribuição mais equilibrada dos riscos, reforçará a sustentabilidade e a bancabilidade da concessão, reduzirá o prêmio de risco e ampliará a competitividade do certame, possibilitando condições mais vantajosas para a Adminstração Pública.
346	Minuta de Edital	Todos	---------- B4 — PEAA, TABELA 9 (SI Nº 1) × M 1.1 Texto atual do SI nº 1 (FDAQ): "Concessionária é responsável por todas as atribuições da

			Administração do Porto, para fins de enquadramento nos normativos da Autoridade Marítima". REDAÇÃO PROPOSTA: "A Concessionária implantará, manterá e operará o sistema de FDAQ. A Administração do Porto permanece titular das atribuições previstas na NORMAM-224/DPC e aprova, sob coordenação da Autoridade Marítima, os parâmetros, o algoritmo e as regras de aplicação do sistema." JUSTIFICATIVA: o calado máximo operacional é competência da administração do porto sob coordenação da Autoridade Marítima (Lei 12.815/2013, art. 18, I, "d", reproduzido em M 1.1). A transferência conflita com M 1.1: o calado dinâmico de cada navio seria definido por quem mede a profundidade e responde pelo IA. ---------- B5 — PEAA §57 (ACRÉSCIMO) Hoje os dados são entregues mediante solicitação. REDAÇÃO PROPOSTA: "57.1. Os dados brutos e processados de cada levantamento serão disponibilizados automaticamente à Administração do Porto, à ANTAQ e ao Verificador Independente, e as plantas batimétricas resultantes serão publicadas para os usuários e para a praticagem da ZP-16." JUSTIFICATIVA: a entrega automática viabiliza a fiscalização tempestiva e dá aos usuários e à praticagem a informação que usam no planejamento das manobras. ---------- ---------- B6 — PEAA, SEÇÃO VI.2 (ITEM NOVO) A Tabela 8 exige ecobatímetro de 200 kHz ou mais. Em alta frequência, o sinal tende a refletir no topo da camada de lama fluida, e não no fundo consolidado. A NT prevê programa de monitoramento de lama fluida (Quadro 2). REDAÇÃO PROPOSTA: "Nas áreas com ocorrência de lama fluida, a profundidade para fins de IA, CMO e FDAQ será aferida segundo critério de fundo náutico definido pela Administração do Porto, ouvida a Autoridade Marítima, com método de medição especificado no PBI." JUSTIFICATIVA: sem critério expresso, a profundidade medida fica aberta a interpretação justamente onde ela define tarifa, penalidade e calado. ========== EIXO C — SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO E CENTRO DE CONTROLE E EMERGÊNCIA ========== A minuta trata incidentes apenas pela via da responsabilidade civil (C 18.1.9 e 18.1.14) e do seguro (C 13.9). Não exige funcionamento 24 horas, meios de pronta resposta, tempos de resposta, níveis de alerta nem protocolo para acidente náutico. No Contrato, o único plano de emergência exigido para a operação é o PEI, com adesão ao PAPS (C 13.5.7–13.5.8). PGR e PAE aparecem apenas como programas do licenciamento ambiental (NT 4.118 e Quadro 2) e como exigência dos estudos de obras futuras (C, Anexo 9, item 2.2.4.1), sem estrutura, tempos de resposta ou protocolo para acidente da navegação. Isso ocorre embora a concessionária responda pela sinalização desde a assunção (PEAA §60), pela remoção de cascos (M 2.4) e pela operação do VTMIS a partir do Ano 4 (PEAA §64). Nas concessões rodoviárias federais, o Programa de Exploração da Rodovia prevê Centro de Controle Operacional e Sistema de Atendimento ao Usuário como frentes obrigatórias (PER da Ecovias do Cerrado, itens 3.4.1 e 3.4.4). O centro proposto não substitui nenhuma autoridade. A Capitania dos Portos decide sobre segurança da navegação e interdição; a APS, sobre restrições operacionais, reprogramação e prioridades; a praticagem avalia as manobras; a concessionária executa, sinaliza, monitora e comunica. Continua parte 8
347	Minuta de Edital	Todos	---------- B4 — PEAA, TABELA 9 (SI Nº 1) × M 1.1 Texto atual do SI nº 1 (FDAQ): "Concessionária é responsável por todas as atribuições da Administração do Porto, para fins de enquadramento nos normativos da Autoridade Marítima". REDAÇÃO PROPOSTA: "A Concessionária implantará, manterá e operará o sistema de FDAQ. A Administração do Porto permanece titular das atribuições previstas na NORMAM-224/DPC e aprova, sob coordenação da Autoridade Marítima, os parâmetros, o algoritmo e as regras de aplicação do sistema." JUSTIFICATIVA: o calado máximo operacional é competência da administração do porto sob coordenação da Autoridade

			Marítima (Lei 12.815/2013, art. 18, I, "d", reproduzido em M 1.1). A transferência conflita com M 1.1: o calado dinâmico de cada navio seria definido por quem mede a profundidade e responde pelo IA. ---------- B5 — PEAA §57 (ACRÉSCIMO) Hoje os dados são entregues mediante solicitação. REDAÇÃO PROPOSTA: "57.1. Os dados brutos e processados de cada levantamento serão disponibilizados automaticamente à Administração do Porto, à ANTAQ e ao Verificador Independente, e as plantas batimétricas resultantes serão publicadas para os usuários e para a praticagem da ZP-16." JUSTIFICATIVA: a entrega automática viabiliza a fiscalização tempestiva e dá aos usuários e à praticagem a informação que usam no planejamento das manobras. ---------- B6 — PEAA, SEÇÃO VI.2 (ITEM NOVO) A Tabela 8 exige ecobatímetro de 200 kHz ou mais. Em alta frequência, o sinal tende a refletir no topo da camada de lama fluida, e não no fundo consolidado. A NT prevê programa de monitoramento de lama fluida (Quadro 2). REDAÇÃO PROPOSTA: "Nas áreas com ocorrência de lama fluida, a profundidade para fins de IA, CMO e FDAQ será aferida segundo critério de fundo náutico definido pela Administração do Porto, ouvida a Autoridade Marítima, com método de medição especificado no PBI." JUSTIFICATIVA: sem critério expresso, a profundidade medida fica aberta a interpretação justamente onde ela define tarifa, penalidade e calado. ========== EIXO C — SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO E CENTRO DE CONTROLE E EMERGÊNCIA ========== A minuta trata incidentes apenas pela via da responsabilidade civil (C 18.1.9 e 18.1.14) e do seguro (C 13.9). Não exige funcionamento 24 horas, meios de pronta resposta, tempos de resposta, níveis de alerta nem protocolo para acidente náutico. No Contrato, o único plano de emergência exigido para a operação é o PEI, com adesão ao PAPS (C 13.5.7–13.5.8). PGR e PAE aparecem apenas como programas do licenciamento ambiental (NT 4.118 e Quadro 2) e como exigência dos estudos de obras futuras (C, Anexo 9, item 2.2.4.1), sem estrutura, tempos de resposta ou protocolo para acidente da navegação. Isso ocorre embora a concessionária responda pela sinalização desde a assunção (PEAA §60), pela remoção de cascos (M 2.4) e pela operação do VTMIS a partir do Ano 4 (PEAA §64). Nas concessões rodoviárias federais, o Programa de Exploração da Rodovia prevê Centro de Controle Operacional e Sistema de Atendimento ao Usuário como frentes obrigatórias (PER da Ecovias do Cerrado, itens 3.4.1 e 3.4.4). O centro proposto não substitui nenhuma autoridade. A Capitania dos Portos decide sobre segurança da navegação e interdição; a APS, sobre restrições operacionais, reprogramação e prioridades; a praticagem avalia as manobras; a concessionária executa, sinaliza, monitora e comunica. Continua parte 8
348	Minuta de Edital	todos	---------- C1 — PEAA, TABELA 14; C 1.1.41 (DEFINIÇÃO DO FATOR Q) — IQS NOVO Hoje há dois IQS operacionais: IA (profundidade, redutor de até 24%) e IB (dias inoperantes do VTMIS, redutor de 2%). REDAÇÃO PROPOSTA: "IC — Indicador de Segurança da Navegação, composto por: (i) Índice de Eficácia (IE) da sinalização apurado pela Autoridade Marítima (NORMAM-601/DHN); (ii) percentual de ocorrências atendidas dentro dos tempos máximos da proposta C3; e (iii) número de incidentes e acidentes da navegação com causa atribuível à Concessionária, apurados em processo com contraditório. Efeito redutor de até [x]% sobre a Tarifa-Teto." JUSTIFICATIVA: a segurança é condição do serviço adequado (Lei 8.987/1995, art. 6º, §1º) e hoje não é medida. O IE já é apurado pela Autoridade Marítima e já integra o RP nº 2 (PEAA, Tabela 11, item e). ---------- C2 — C, CL. 13.5 (ITEM NOVO): CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL E DE EMERGÊNCIA REDAÇÃO PROPOSTA: "13.5.11. Manter, a partir da Data de Assunção, Centro de Controle Operacional e de Emergência, em regime ininterrupto, integrado ao VTMIS a partir de sua implantação,

			com estrutura, meios, tempos de resposta, níveis de alerta e protocolos definidos no Plano de Contingência aprovado pela Administração do Porto, ouvida a Autoridade Marítima. As decisões de restrição e interdição do tráfego competem à Administração do Porto e à Autoridade Marítima, cabendo à Concessionária executá-las, registrá-las e comunicá-las." ESTRUTURA MÍNIMA (A DETALHAR NO PBI): COMPONENTE: Regime – EXIGÊNCIA: 24 horas, 7 dias por semana, desde a Data de Assunção COMPONENTE: Equipe por turno – EXIGÊNCIA: Supervisor; operadores qualificados; técnico de sinalização e hidrografia de sobreaviso COMPONENTE: Instalações – EXIGÊNCIA: Sala principal e sala reserva em local distinto; energia e comunicações redundantes (VHF, telefonia, dados); gravação integral das comunicações COMPONENTE: Interligação direta – EXIGÊNCIA: APS, Capitania dos Portos de São Paulo, praticagem da ZP-16, terminais, Corpo de Bombeiros, Defesa Civil e órgãos ambientais COMPONENTE: Meios navais e equipamentos – EXIGÊNCIA: Embarcação de apoio de prontidão; boias de sinalização de naufrágio ou perigo novo, conforme normas da Autoridade Marítima; equipamento de levantamento hidrográfico emergencial COMPONENTE: Contratos de prontidão – EXIGÊNCIA: Empresas de salvamento e reboque para resposta a encalhe, naufrágio e obstrução do canal ---------- ---------- C3 — PEAA, SEÇÃO VI.5 (ITEM NOVO): TEMPOS MÁXIMOS DE RESPOSTA ETAPA: Registro da ocorrência – PRAZO MÁXIMO: Imediato ETAPA: Comunicação à APS e à Capitania dos Portos – PRAZO MÁXIMO: [15] minutos ETAPA: Alerta aos navios na área e aos usuários – PRAZO MÁXIMO: [15] minutos ETAPA: Embarcação de apoio no local – PRAZO MÁXIMO: [60] minutos ETAPA: Sinalização provisória do perigo – PRAZO MÁXIMO: [6] horas ETAPA: Levantamento hidrográfico emergencial da área afetada – PRAZO MÁXIMO: [24] horas ETAPA: Relatório preliminar à APS, à Capitania e à ANTAQ – PRAZO MÁXIMO: [72] horas ETAPA: Relatório conclusivo – PRAZO MÁXIMO: [30] dias JUSTIFICATIVA: hoje o único registro de incidentes é anual, na auditoria de segurança do RP nº 2, e o dever de informar só existe quando a Concessionária é citada ou intimada em ação judicial ou procedimento administrativo (C 13.8.5). Os relatórios não prejudicam as apurações da Autoridade Marítima e do Tribunal Marítimo (Lei 2.180/1954). Continua parte 9
349	Minuta de Edital	Todos	---------- C4 — PEAA, SEÇÃO VI.5 (ITEM NOVO): NÍVEIS DE ALERTA E CONTROLE DO FLUXO NÍVEL: 1 – Atenção – SITUAÇÃO TÍPICA: Avaria de sinalização, condição meteorológica adversa, indício de assoreamento anormal – MEDIDA: Monitoramento reforçado; subsídio a Aviso aos Navegantes – DECISÃO: APS, com informação da concessionária NÍVEL: 2 – Restrição – SITUAÇÃO TÍPICA: Encalhe sem obstrução total, redução de profundidade, colisão de menor porte – MEDIDA: Restrição de calado, porte ou sentido; reprogramação – DECISÃO: APS; Capitania em matéria de segurança NÍVEL: 3 – Interdição – SITUAÇÃO TÍPICA: Naufrágio, abalroamento com obstrução, derramamento – MEDIDA: Suspensão total ou parcial do tráfego – DECISÃO: Capitania (segurança) e APS (operação) REDAÇÃO PROPOSTA (ACRÉSCIMO): "A retomada do tráfego dependerá de levantamento hidrográfico da área afetada, sinalização restabelecida e liberação formal da Autoridade Marítima e da Administração do Porto. Períodos de restrição ou interdição com causa atribuível à Concessionária serão computados nos IQS; os demais, excluídos." JUSTIFICATIVA: o contrato não define quem decide restrições operacionais durante um evento, e o IA e o IB não tratam interdições. ---------- ---------- C5 — PEAA, SEÇÃO VI.5 (ITEM NOVO): ALERTAS E INFORMAÇÃO DESTINATÁRIO: Navios na área – MEIO: VHF; mensagens de segurança via AIS; VTMIS – CONTEÚDO: Perigo, restrições, instruções DESTINATÁRIO: Autoridade Marítima – MEIO: Comunicação à Capitania; subsídio ao Centro de Hidrografia da Marinha para Aviso aos Navegantes – CONTEÚDO: Posição, natureza e extensão do perigo DESTINATÁRIO: Usuários (terminais, armadores, agentes, operadores, praticagem) – MEIO:

			Plataforma digital com envio automático e painel público do status do canal em tempo real – CONTEÚDO: Nível de alerta, restrições vigentes, previsão de normalização DESTINATÁRIO: APS e ANTAQ – MEIO: Acesso em tempo real ao sistema do centro – CONTEÚDO: Registro integral da ocorrência ---------- C6 — PEAA, SEÇÃO VII.2.1 (ITEM NOVO): SIMULADOS E REGISTRO REDAÇÃO PROPOSTA: "A Concessionária realizará, ao menos [anualmente], exercício simulado conjunto com a Administração do Porto, a Autoridade Marítima e a praticagem, com relatório público, e manterá base permanente de ocorrências, consolidada no RP nº 2." CUSTEIO: não identificamos na tabela de custos da NT (Tabela 7) item específico para centro de controle e resposta a emergências. O custo deve ser incorporado ao PBI e à modelagem como custo do projeto, e não como acréscimo tarifário posterior. ---------- C7 — C, CL. 18.1.11 E 18.2.2 Texto atual: a concessionária arca com a remoção de cascos até R$ 2.046.199,94 por evento, ou por conjunto de eventos em 12 meses; acima disso, o reequilíbrio fica "limitado a [50%] do valor efetivamente excedente". REDAÇÃO PROPOSTA: "18.2.2. [...] observado que o direito ao reequilíbrio fica limitado a [80%] do valor efetivamente excedente, exceto quando o evento decorrer de ato ou omissão da Concessionária, hipótese em que o risco será integralmente seu." JUSTIFICATIVA: na concessão do canal de Itajaí, a unidade técnica do TCU examinou a repartição em 20% para a concessionária e 80% para o poder concedente dos custos de remoção do casco do navio Pallas que excederem o valor orçado, em razão da elevada incerteza técnica do evento (TC 017.505/2025-9). Em Santos, 50% de um excedente sem teto transfere à concessionária um risco que ela não controla, com reflexo no custo de capital e, portanto, na tarifa. Continua parte 10
350	Minuta de Edital	Todos	---------- C8 — C, CL. 13.9.5.2 O seguro de responsabilidade civil da fase de operação não tem limite mínimo de indenização e não traz as coberturas adicionais exigidas na fase de obras (13.9.4.2.1), entre elas "poluição súbita". REDAÇÃO PROPOSTA: "13.9.5.2.1. A apólice terá limite máximo de indenização não inferior a R$ [x] e incluirá as coberturas de poluição súbita e de despesas de remoção de destroços decorrentes das Atividades." JUSTIFICATIVA: a fase de operação dura 25 anos e concentra o risco de acidente com terceiros, mas hoje é menos coberta que a fase de obras. ========== EIXO D — AUTORIDADE MARÍTIMA E PRATICAGEM ========== A minuta coloca batimetria, balizamento, VTMIS, CMO e fundeio "sob coordenação da Autoridade Marítima" (PEAA §5; M 1.1, 2.1, 5.1, 6.1). A praticagem fica fora do objeto (PEAA §6) e tem papel apenas consultivo: dois assentos no Comitê de Dragagem (Anexo 8), assento no Comitê de Transição (Anexo 10) e condição de interessada nas consultas (C 33.2.4). Não há regra de interface operacional entre concessionária, APS, praticagem e Capitania. ---------- D1 — PEAA, SEÇÃO VI.5 (ITEM NOVO) REDAÇÃO PROPOSTA: "A Administração do Porto, a Concessionária e os prestadores de serviço de praticagem da ZP-16 celebrarão, com anuência da Capitania dos Portos de São Paulo, Protocolo Operacional antes do início da operação do tráfego pela Concessionária. O Protocolo disciplinará: (i) o fluxo de informações de CMO, FDAQ, maré e condições meteoceanográficas; (ii) a transmissão dos comandos da Administração do Porto via VTMIS; (iii) a atuação conjunta nos níveis de alerta da proposta C4; e (iv) a resolução de divergências em tempo real. Em matéria de segurança da navegação, prevalecem a Autoridade Marítima e a recomendação do prático; em matéria de programação, a Administração do Porto." JUSTIFICATIVA: a segurança da navegação e a praticagem são disciplinadas pela Autoridade Marítima (Lei 9.537/1997). A inserção de um operador privado entre a APS e o navio cria um elo novo na cadeia de comando, que precisa de regra

			expressa. ---------- D2 — M 2.4 Texto atual: "promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao Porto de Santos — Concessionária" (Lei 12.815/2013, art. 17, §1º, VII). REDAÇÃO PROPOSTA (ACRÉSCIMO): "[...] observadas a Lei 7.542/1986 e as determinações da Autoridade Marítima. A Concessionária exercerá direito de regresso contra o responsável pela embarcação, e os valores recuperados serão deduzidos do reequilíbrio de que trata a Subcláusula 18.2.2." JUSTIFICATIVA: a remoção de bens afundados, submersos ou encalhados tem disciplina própria na Lei 7.542/1986, com competências da Autoridade Marítima. A minuta não articula esse regime com a obrigação contratual nem prevê ressarcimento pelo responsável. ---------- D3 — PEAA §67 E §74 (ACRÉSCIMO) REDAÇÃO PROPOSTA: "Os regramentos do REP sobre programação, operação e atracação, bem como as regras de aplicação da FDAQ, serão submetidos a consulta prévia aos interessados da Subcláusula 33.2, incluindo os prestadores de praticagem da ZP-16." JUSTIFICATIVA: a praticagem executa as manobras cujos limites — calado dinâmico, janelas e sequência — serão fixados por esses regramentos. Continua parte 11
351	Minuta de Edital	Todos	#ERROR!
352	Minuta de Edital	Todos	---------- F1 — C, CL. 6; NT 4.80 E 4.90 PROPOSTA: recalibrar as contribuições fixa e variável pela necessidade de custeio das funções que a APS mantém em relação ao acesso aquaviário, e não pelo critério de zerar o VPL do projeto. O excedente deve ser convertido em redução da Tarifa de Referência. As contribuições remanescentes ficam vinculadas a investimentos na infraestrutura de uso comum do Porto Organizado, com demonstração anual pública de sua aplicação. JUSTIFICATIVA: na concessão do canal de Itajaí, a unidade técnica do TCU calibrou as contribuições pelo custeio da nova estrutura administrativa da autoridade portuária ("estimados entre R$ 34,2 milhões e R$ 37 milhões") e concluiu que contribuições anuais de R$ 12 milhões seriam suficientes. Recomendou ainda revisitar as receitas acessórias "para evitar o excesso de liquidez da Autoridade Portuária que possa vir a ferir o princípio da modicidade tarifária" (TC 017.505/2025-9, p. 20). Em Santos, a própria NT projeta margem EBITDA média de 40,8% para a APS, sem considerar novas outorgas (NT 4.94). A modicidade das tarifas integra o conceito legal de serviço adequado (Lei 8.987/1995, art. 6º, §1º). ---------- F2 — E 4.16, 5.13, 5.15 E 6.2.9 Hoje a 2ª etapa do leilão disputa o maior Valor de Outorga, pago à APS. REDAÇÃO PROPOSTA: "5.13.2. A segunda etapa consiste na disputa por Desconto Adicional sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão, entre as Proponentes que tenham alcançado o desconto máximo da primeira etapa, limitado a [x]%, percentual definido com base em análise de exequibilidade publicada com o Edital. O Valor de Outorga fica fixado em R$ [1,00]." JUSTIFICATIVA: a outorga paga à APS não retorna à carga, que é quem suporta a tarifa. A competição por desconto converte o ganho do leilão diretamente em modicidade. A NT defende o modelo de duas variáveis como forma de reduzir o risco de propostas inexequíveis (NT 6.14). Esse risco é tratado pelo teto do desconto adicional, fundamentado na memória de cálculo (F3), e pela Garantia de Execução Contratual. ---------- ---------- F3 — E 4.15; NT 6.12–6.13 O teto de 5,8% decorre de cenário de estresse com estrutura de capital 100% de terceiros. PROPOSTA: publicar, antes do Edital, a memória de cálculo do teto e a análise de sensibilidade (custo de dívida, OPEX de dragagem, volume de assoreamento, câmbio), inclusive do teto do desconto adicional da proposta F2. JUSTIFICATIVA: o teto é a variável que determina a existência de competição tarifária. A NT descreve o racional, mas não apresenta os números que o sustentam. ----------

			---------- F4 — E 4.30 A Garantia da Proposta de R$ 234.534.479,89 corresponde a 1% do valor estimado do contrato (C 5.1). Esse é o limite máximo do art. 58, §1º, da Lei 14.133/2021 e equivale a 34% do CAPEX total de R$ 688,1 milhões (apresentação, slides 4 e 21; percentual por cálculo próprio). PROPOSTA: motivar a fixação no teto legal ou reduzir o percentual para [x]%, tomando como referência o CAPEX, e não a receita de 25 anos. JUSTIFICATIVA: a garantia no teto, somada às exigências técnicas do item 4.55, restringe o universo de licitantes sem ganho proporcional de segurança. Continua parte 12
353	Minuta de Contrato	21.8.4. Opinar, sempre que instado pela ANTAQ, pela Administração do Porto ou pelas Partes, sobre a necessidade, adequação e forma de execução dos Parâmetros da Concessão, observada a Subcláusula 22.4; [...] 21.8.6. Opinar, antes da conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previsto pela Cláusula 24, sobre eventual pleito que esteja diretamente relacionado com o objeto das atribuições previstas nos Incisos "i", "ii" e "iii", acima.	A minuta do Contrato de Concessão atribui ao Verificador Independente competências que extrapolam a mera verificação técnica de aspectos objetivos relacionados à execução contratual. Em especial, as Subcláusulas 21.8.4 e 21.8.6 preveem que o Verificador Independente poderá opinar sobre a necessidade, adequação e forma de execução das obrigações contratuais, bem como emitir manifestações acerca de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Embora a utilização de Verificador Independente constitua mecanismo amplamente empregado em contratos de infraestrutura para conferir maior transparência e confiabilidade às medições, certificações e validações técnicas, sua atuação deve permanecer restrita à verificação objetiva de fatos, dados e parâmetros técnicos, sem alcançar matérias que envolvam interpretação contratual, exercício de competências regulatórias ou análise do mérito administrativo ou contratual. A verificação do preenchimento dos requisitos jurídicos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a interpretação das disposições contratuais e a aplicação da matriz de riscos constituem atribuições inseridas na competência exclusiva da ANTAQ, na qualidade de entidade reguladora e fiscalizadora da concessão. A atribuição dessas análises ao Verificador Independente pode resultar na duplicidade de avaliações técnicas e regulatórias, aumentar a complexidade procedimental e gerar insegurança quanto às competências de cada agente envolvido no processo decisório. Tal preocupação é reforçada pelo fato de que a própria minuta contratual estabelece, de um lado, que as conclusões do Verificador Independente não vinculam a ANTAQ e, de outro, que a Agência poderá substituí-lo. Nessas circunstâncias, ampliar a atuação do Verificador Independente para abranger análises relativas ao mérito regulatório ou contratual tende a aumentar os custos transacionais da concessão sem proporcionar correspondente incremento da segurança jurídica ou da eficiência administrativa. Com o objetivo de mitigar a complexidade operacional e conferir maior previsibilidade jurídica e regulatória, sugerem-se os seguintes aprimoramentos contratuais: 1. Limitação da atuação do Verificador Independente à validação técnica (Subcláusulas 21.8.4 e 21.8.6) Recomenda-se que as Subcláusulas 21.8.4 e 21.8.6 sejam aperfeiçoadas para esclarecer expressamente que a atuação do Verificador Independente limitar-se-á, quando solicitado, à validação técnica de informações objetivamente verificáveis, tais como medições, levantamentos batimétricos, dados de engenharia, parâmetros operacionais, indicadores de desempenho e demais elementos de natureza eminentemente técnica, vedada a emissão de manifestações acerca do mérito jurídico, regulatório ou econômico dos pleitos submetidos à apreciação da ANTAQ. Sugestão de redação para a Subcláusula 21.8.4: "21.8.4. Realizar, quando solicitado pela ANTAQ, pela Administração do Porto ou por qualquer das Partes, a validação técnica de dados, premissas de engenharia, levantamentos batimétricos ou outras informações objetivamente verificáveis relacionadas aos Parâmetros da Concessão, observado o disposto na Subcláusula 22.4. O Verificador Independente não emitirá manifestações sobre o mérito regulatório ou contratual dos pleitos, cuja apreciação permanecerá de competência exclusiva da ANTAQ." Sugestão de redação para a Subcláusula 21.8.6: "21.8.6. Antes da conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previsto na Cláusula 24, quando solicitado pela ANTAQ, emitir relatório técnico exclusivamente acerca da verificação dos elementos fáticos e técnicos

			diretamente relacionados às matérias previstas na Subcláusula 21.8.4, sem manifestação sobre o mérito regulatório ou contratual do respectivo pleito."
354	Minuta de Edital	Todos	---------- F5 — NT 3.22–3.23, 4.62 E 14.3; E 1.33 A modelagem tem data-base de 31/01/2024, vigência de 2026 a 2051 e fases em 2026–2028, 2029–2031 e a partir de 2032. PROPOSTA: atualizar data-base, cronograma de fases, datas da Conta Retenção e fluxo de caixa para a Data de Assunção efetivamente esperada, e explicitar a regra de atualização da Tarifa de Referência Pré-Leilão até o leilão. JUSTIFICATIVA: a premissa de contrato em 2026, com licença de operação própria emitida no Ano 1 (NT 4.106), não se sustenta com a audiência pública encerrando-se em 29/09/2026. ---------- F6 — NT 4.2–4.3, 4.13 E 4.16–4.19; C 18.3.4 PROPOSTA: antes do Edital, (i) substituir por modelagem numérica a estimativa de assoreamento a 17 m, hoje obtida por fator empírico (1,55; 1,66 no Trecho 1); (ii) atualizar a estimativa de derrocagem a 17 m (13.099,5 m³), que provém de estudo de maio de 2007; e (iii) justificar tecnicamente a tolerância de dragagem de 0,7 m, que responde por 3.925.777,20 m³ dos 7.258.991,20 m³ da Obra 1 (54%). JUSTIFICATIVA: o mecanismo de bandas de assoreamento não se aplica durante as obras de aprofundamento (C 18.3.4). Erros nessas estimativas recaem sobre a concessionária e retornam como pleito de reequilíbrio, potencialmente tarifário, ou como falha na entrega do calado. ---------- ---------- F7 — E 6.1 E 6.2.10 O PBI é condição para a assinatura e deve ser entregue em até [45] dias da homologação. O Anexo 19 exige memoriais, desenhos em formato editável, cronograma com quatro marcos e compatibilização com o Túnel Santos–Guarujá e o Tecon Santos 10. PROPOSTA: ampliar o prazo para [90] dias ou admitir PBI preliminar na assinatura e definitivo em até [180] dias. JUSTIFICATIVA: o prazo é incompatível com o conteúdo exigido e tende a gerar prorrogações ou planos genéricos. ========== EIXO G — SALVAGUARDAS TARIFÁRIAS E IRC ========== Todo valor cobrado pelo acesso aquaviário é repassado à carga. A Lei 8.987/1995 (art. 9º) exige a preservação do equilíbrio econômico-financeiro, de modo que não é possível congelar a tarifa por contrato. É possível, e necessário, fechar as vias pelas quais ela pode subir sem contrapartida. A minuta abre sete dessas vias: (1) retirada das reduções de 30,1% e 10,3% após cada fase (C, Anexo 3, item 4.1.3); (2) reajuste anual pelo IRC (Apêndice B); (3) reequilíbrio implementado por "alteração do valor das Tarifas Portuárias", primeira medida listada na Cl. 24.3; (4) revisão quinquenal dos parâmetros (Cl. 22.1); (5) Proposta Apoiada (Cl. 23); (6) novas modalidades e métricas tarifárias (Anexo 3, item 2.2.7); e (7) reajuste compensatório de outras tarifas pela APS, não tratado. A LOGÍSTICA BRASIL e o CECAFÉ consideram o IRC o índice mais realista, porque espelha a estrutura de custos da dragagem e evita pedidos de reequilíbrio por variação cambial. O índice tem pesos de 51,3% para dólar (PTAX) multiplicado pelo índice CIRIA, 26,4% para diesel marítimo e 22,3% para IPCA (Apêndice B). Por isso as propostas a seguir buscam torná-lo correto, verificável e auditável, e concentram a proteção da carga nas demais vias. Continua parte 12
355	Minuta de Edital	Todos	---------- G1 — C, ANEXO 3, APÊNDICES A E B: CORREÇÕES DO IRC PONTO: Definição de ΣPTAX e ΣPcom – TEXTO ATUAL: "soma da variação" mensal; a fórmula, porém, usa o termo como razão (multiplicado pela razão CIRIA e subtraído de 1) – PROPOSTA: Definir como razão entre as médias anuais do período t e do período t-1 PONTO: Termo de diesel – TEXTO ATUAL: "[0,264 × (× ∑Pcom − 1)]", com sinal de multiplicação solto – PROPOSTA: Corrigir a expressão PONTO: Fonte da PTAX – TEXTO ATUAL: "publicada Pela Fundação Getúlio Vargas (FGV)" – PROPOSTA: Banco

			Central do Brasil, emissor da PTAX PONTO: Calendário – TEXTO ATUAL: Reajuste "em todo o mês de dezembro", com IPCA de dezembro e médias até dezembro – PROPOSTA: Usar período de dezembro a novembro, ou deslocar a data do reajuste; o IPCA de dezembro só é divulgado no mês seguinte PONTO: Índice CIRIA – TEXTO ATUAL: Indica apenas a entidade (CIRIA, grupo "a"), sem forma de acesso público nem índice substituto – PROPOSTA: Indicar fonte, acesso público e índice substituto em caso de descontinuidade ---------- ---------- G2 — C, CL. 22.1.1.4 E 22.3 REDAÇÃO PROPOSTA: "Na Revisão dos Parâmetros da Concessão, os pesos do IRC serão recalculados com base nos custos efetivamente incorridos pela Concessionária, auditados pelo Verificador Independente. A memória de cálculo de cada Reajuste Tarifário, com índices, fontes e resultado, será publicada antes da homologação pela ANTAQ." JUSTIFICATIVA: os pesos atuais decorrem de custos projetados na modelagem (NT 4.37–4.38). Como o diesel é cotado em reais mas acompanha o preço internacional, a exposição efetiva da tarifa ao câmbio tende a superar os 51,3% do componente PTAX (análise própria), o que reforça a necessidade de aferição periódica. ---------- G3 — C, CL. 24.3 Texto atual: cabe ao Poder Concedente escolher o meio de recomposição, e a primeira medida listada é a "alteração do valor das Tarifas Portuárias" (24.3.1); a revisão das contribuições aparece em 24.3.4. REDAÇÃO PROPOSTA: "24.3.A. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro observará a seguinte ordem de preferência: (i) revisão da Contribuição Variável Anual e/ou da Contribuição Fixa Anual; (ii) extensão ou redução do prazo; (iii) alteração de obrigações contratuais; e (iv) somente em último caso, alteração do valor das Tarifas Portuárias, mediante motivação específica e consulta pública. Em caso de desequilíbrio em favor do Poder Concedente, a recomposição se dará preferencialmente por redução tarifária." JUSTIFICATIVA: as contribuições somam cerca de R$ 416 milhões por ano em média (R$ 10.401,5 milhões em 25 anos) e formam um colchão suficiente para absorver desequilíbrios sem onerar a carga. O risco da concessionária não se altera, pois o direito ao reequilíbrio continua assegurado. ---------- ---- G4 — C, ANEXO 3, ITEM 4.1.3 Texto atual: as reduções de 30,1% e 10,3% vigoram "até a comprovação do alcance dos investimentos mínimos obrigatórios" de cada fase. REDAÇÃO PROPOSTA (ACRÉSCIMO): "A cessação de cada redução dependerá, cumulativamente, da publicação pela Administração do Porto de CMO compatível com a profundidade da respectiva fase e da confirmação da profundidade por levantamento de verificação independente (proposta B1)." JUSTIFICATIVA: do nível inicial até 100% da tarifa há aumento programado de 28,3% após a 1ª Fase e de 43,1% acumulados após a 2ª (cálculo próprio). A carga deve passar a pagar a tarifa cheia apenas quando o calado maior estiver efetivamente disponível ao navio. Continua parte 13
356	Minuta de Contrato	21.8.4. Opinar, sempre que instado pela ANTAQ, pela Administração do Porto ou pelas Partes, sobre a necessidade, adequação e forma de execução dos Parâmetros da Concessão, observada a Subcláusula 22.4; [...] 21.8.6. Opinar, antes da conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previsto pela Cláusula 24,	A minuta do Contrato de Concessão atribui ao Verificador Independente competências que extrapolam a mera verificação técnica de aspectos objetivos relacionados à execução contratual. Em especial, as Subcláusulas 21.8.4 e 21.8.6 preveem que o Verificador Independente poderá opinar sobre a necessidade, adequação e forma de execução das obrigações contratuais, bem como emitir manifestações acerca de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Embora a utilização de Verificador Independente constitua mecanismo amplamente empregado em contratos de infraestrutura para conferir maior transparência e confiabilidade às medições, certificações e validações técnicas, sua atuação deve permanecer restrita à verificação objetiva de fatos, dados e parâmetros técnicos, sem alcançar matérias que envolvam interpretação contratual, exercício de competências regulatórias ou análise do mérito administrativo ou contratual. A verificação do preenchimento dos requisitos jurídicos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a interpretação das disposições contratuais e a aplicação da matriz de riscos constituem atribuições inseridas na competência exclusiva da ANTAQ, na qualidade de

		sobre eventual pleito que esteja diretamente relacionado com o objeto das atribuições previstas nos Incisos "i", "ii" e "iii", acima.	entidade reguladora e fiscalizadora da concessão. A atribuição dessas análises ao Verificador Independente pode resultar na duplicidade de avaliações técnicas e regulatórias, aumentar a complexidade procedimental e gerar insegurança quanto às competências de cada agente envolvido no processo decisório. Tal preocupação é reforçada pelo fato de que a própria minuta contratual estabelece, de um lado, que as conclusões do Verificador Independente não vinculam a ANTAQ e, de outro, que a Agência poderá substituí-lo. Nessas circunstâncias, ampliar a atuação do Verificador Independente para abranger análises relativas ao mérito regulatório ou contratual tende a aumentar os custos transacionais da concessão sem proporcionar correspondente incremento da segurança jurídica ou da eficiência administrativa. Com o objetivo de mitigar a complexidade operacional e conferir maior previsibilidade jurídica e regulatória, sugerem-se os seguintes aprimoramentos contratuais: 2. Critérios objetivos para substituição do Verificador Independente (Subcláusula 21.6.4) Recomenda-se, igualmente, que a Subcláusula 21.6.4 seja revista para estabelecer critérios objetivos para eventual substituição do Verificador Independente, restringindo essa possibilidade às hipóteses de conflito de interesses, fraude, erro técnico grave, descumprimento contratual ou conduta incompatível com o exercício de suas funções, sempre mediante processo administrativo específico que assegure o contraditório e a manifestação da Concessionária. Sugestão de redação para a Subcláusula 21.6.4: "21.6.4. O Verificador Independente somente poderá ser substituído pela ANTAQ nas hipóteses de conflito de interesses objetivamente comprovado, fraude, erro técnico grave ou conduta incompatível com o adequado desempenho de suas funções, observado o prévio devido processo administrativo e assegurado à Concessionária o direito de manifestação em procedimento administrativo específico."
357	Minuta de Contrato	21.8.4. Opinar, sempre que instado pela ANTAQ, pela Administração do Porto ou pelas Partes, sobre a necessidade, adequação e forma de execução dos Parâmetros da Concessão, observada a Subcláusula 22.4; [...] 21.8.6. Opinar, antes da conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previsto pela Cláusula 24, sobre eventual pleito que esteja diretamente relacionado com o objeto das atribuições previstas nos Incisos "i", "ii" e "iii", acima.	A minuta do Contrato de Concessão atribui ao Verificador Independente competências que extrapolam a mera verificação técnica de aspectos objetivos relacionados à execução contratual. Em especial, as Subcláusulas 21.8.4 e 21.8.6 preveem que o Verificador Independente poderá opinar sobre a necessidade, adequação e forma de execução das obrigações contratuais, bem como emitir manifestações acerca de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Embora a utilização de Verificador Independente constitua mecanismo amplamente empregado em contratos de infraestrutura para conferir maior transparência e confiabilidade às medições, certificações e validações técnicas, sua atuação deve permanecer restrita à verificação objetiva de fatos, dados e parâmetros técnicos, sem alcançar matérias que envolvam interpretação contratual, exercício de competências regulatórias ou análise do mérito administrativo ou contratual. A verificação do preenchimento dos requisitos jurídicos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a interpretação das disposições contratuais e a aplicação da matriz de riscos constituem atribuições inseridas na competência exclusiva da ANTAQ, na qualidade de entidade reguladora e fiscalizadora da concessão. A atribuição dessas análises ao Verificador Independente pode resultar na duplicidade de avaliações técnicas e regulatórias, aumentar a complexidade procedimental e gerar insegurança quanto às competências de cada agente envolvido no processo decisório. Tal preocupação é reforçada pelo fato de que a própria minuta contratual estabelece, de um lado, que as conclusões do Verificador Independente não vinculam a ANTAQ e, de outro, que a Agência poderá substituí-lo. Nessas circunstâncias, ampliar a atuação do Verificador Independente para abranger análises relativas ao mérito regulatório ou contratual tende a aumentar os custos transacionais da concessão sem proporcionar correspondente incremento da segurança jurídica ou da eficiência administrativa. Com o objetivo de mitigar a complexidade operacional e conferir maior previsibilidade jurídica e regulatória, sugerem-se os seguintes aprimoramentos contratuais: 3. Razoabilidade dos custos e proteção contra ampliação unilateral do escopo de atuação Além disso, propõe-se que a minuta estabeleça expressamente que a remuneração

			do Verificador Independente observará os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade em relação ao escopo efetivamente contratado, vedando-se a ampliação unilateral de suas atribuições que implique aumento de custos suportados pela Concessionária sem sua concordância ou sem a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Sugestão de inclusão da Subcláusula 21.6.8: "21.6.8. Os custos do Verificador Independente deverão observar os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade em relação ao escopo dos serviços contratados. Qualquer ampliação de suas atribuições ou obrigações que implique aumento de sua remuneração dependerá da prévia concordância da Concessionária ou, quando determinada pelo Poder Concedente ou pela ANTAQ, ensejará a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão." A adoção dessas medidas preservará o papel do Verificador Independente como entidade especializada de apoio técnico, sem comprometer a competência regulatória e decisória exclusiva da ANTAQ nem criar sobreposição desnecessária entre os agentes envolvidos na fiscalização da concessão. Ao mesmo tempo, reduzirá custos administrativos, aumentará a previsibilidade regulatória, reforçará a segurança jurídica e contribuirá para uma estrutura de governança contratual mais eficiente, em benefício tanto do Poder Concedente quanto da futura Concessionária.
358	Minuta de Contrato	Todos	---------- G5 — C, ANEXO 3, APÊNDICE A; CL. 20.2–20.3 REDAÇÃO PROPOSTA: "O Fator X será sempre maior ou igual a zero, e o Fator Q terá exclusivamente efeito redutor." Esclarecer também se o termo $[PT_{t-1} \times (1 - Q_{t-1})]$ neutraliza ou acumula o redutor do ano anterior. JUSTIFICATIVA: as Cl. 20.2 e 20.3 admitem efeito "positivo ou negativo" dos dois fatores, e a fórmula admite leituras distintas. O Fator X é zero até a primeira revisão (Anexo 3, item 2.3.3.2) e deve ser definido nessa oportunidade. ---------- G6 — C, CL. 18.1.33 (ACRÉSCIMO) O risco de demanda é da concessionária, e o ganho de demanda também. REDAÇÃO PROPOSTA: "A Receita Tarifária que exceder em mais de [x]% a receita projetada para o ano será compartilhada com os Usuários, na proporção de [50]%, mediante redução da Tarifa-Teto no Reajuste Tarifário seguinte." JUSTIFICATIVA: o compartilhamento transfere à carga parte dos ganhos de escala do porto sem alterar o risco de frustração de demanda, que permanece com a concessionária. ---------- G7 — C, CL. 15 (ITEM NOVO): NEUTRALIDADE TARIFÁRIA GLOBAL REDAÇÃO PROPOSTA: "15.1.8. A Administração do Porto cessará a cobrança da Tabela I a partir da Data de Assunção e não promoverá revisão de suas demais tarifas com fundamento na perda dessa receita, desde que devidamente comprovada. A ANTAQ verificará se as tarifas mantidas pela Administração do Porto remuneram serviços transferidos à Concessionária, com base em indicadores e medição de serviços adequados, em especial a dragagem de manutenção dos berços públicos (PEAA §43), e promoverá o ajuste correspondente." JUSTIFICATIVA: a vedação de cobranças adicionais (Anexo 3, item 2.1.4) obriga apenas a concessionária. Não localizamos dispositivo que revogue expressamente a cobrança da Tabela I pela APS. Se a tarifa de acostagem hoje remunerar a dragagem dos berços, a APS continuaria cobrando por custo transferido. ---------- ---- G8 — C, CL. 33.2.5 Texto atual: embarcadores são interessados apenas quando representarem "no mínimo 5% (cinco por cento) da carga em peso". REDAÇÃO PROPOSTA (ACRÉSCIMO): "33.2.6. Entidades representativas de usuários do Porto de Santos, inclusive de embarcadores, exportadores e importadores." JUSTIFICATIVA: a carga suporta integralmente a tarifa, mas, pelo critério de 5% em peso, fica praticamente excluída das consultas sobre revisão de parâmetros, Proposta Apoiada e reequilíbrio (Cl. 22.3, 23.3 e 33). ========== EIXO H — CORREÇÕES FORMAIS DO EDITAL ==========

			Oito ajustes de redação, remissão e coerência entre Edital, Contrato e NT. H1 e H2 afetam o resultado do leilão e são propostos subsidiariamente à proposta F2. Nº: H1 – DISPOSITIVO: E 5.13.2 × 5.14.5 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: O item 5.13.2 só leva à 2ª etapa se mais de uma proponente "tenha alcançado o limite de desconto máximo"; o 5.14.5 a exige havendo empate, "alcançando-se ou não o limite" – PROPOSTA: Adotar regra única nos dois itens Nº: H2 – DISPOSITIVO: E 5.17 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: O desempate prevê apenas os critérios do art. 60, §1º, da Lei 14.133/2021; a NT (item 5.13) prevê também sorteio – PROPOSTA: Incluir critério final de desempate Nº: H3 – DISPOSITIVO: E, Anexo 19, item 3.8(c) – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: Refere meta de 17,5 m; o Contrato (Anexo 9, item 2.3) e o PEAA (§52) preveem estudos para 18 m – PROPOSTA: Uniformizar em 18 m Continua parte 13
359	Minuta de Edital	Todos	Nº: H4 – DISPOSITIVO: E, Anexo 19, item 3.6; E 6.2.5.1; E 1.10–1.12 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: Remissão ao "Item [4.54.3]" (correto: 4.55.3); remissão à Subcl. "[13.10]" para o valor da garantia, que está na 13.11; numeração salta de 1.10.2 para 1.11.2.1, e o 1.12.2 remete a "item 1.11" inexistente – PROPOSTA: Corrigir remissões e numeração Nº: H5 – DISPOSITIVO: E 6.2.7 × E 7.1; C, Anexo 7 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: O item 6.2.7 menciona contrato "com o Banco Depositário e com a ANTAQ"; o item 7.1 e o Anexo 7 do Contrato têm como partes o Poder Concedente, a Concessionária e o Banco Depositário – PROPOSTA: Substituir "ANTAQ" por "Poder Concedente" no 6.2.7 Nº: H6 – DISPOSITIVO: E, Anexo 15, item 6 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: Cita a Lei 14.133 "de 1º de abril de 2023" – PROPOSTA: Corrigir para 2021 Nº: H7 – DISPOSITIVO: E 4.30 × C 5.1 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: 1% do valor estimado do contrato (R$ 23.453.447.998,60) é R$ 234.534.479,99; o Edital fixa R$ 234.534.479,89 – PROPOSTA: Ajustar o valor ou explicitar a base de cálculo Nº: H8 – DISPOSITIVO: E, preâmbulo × NT 2.20 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: O Edital cita "Resolução CPPI nº 237/2021"; a NT cita a Resolução nº 237 de 02/06/2022 – PROPOSTA: Uniformizar conforme o texto publicado no Diário Oficial da União ========== CONSIDERAÇÕES FINAIS ========== A concessão do acesso aquaviário pode dar ao Porto de Santos o que hoje lhe falta: previsibilidade de profundidade e continuidade de investimento. Para cumprir esse objetivo sem transferir riscos e custos indevidos à carga, o contrato precisa refletir quatro condições: 1) A concessionária executa; a Autoridade Portuária e a Autoridade Marítima decidem, cada uma em sua competência. 2) A profundidade que define tarifa, penalidade e calado é medida com periodicidade adequada e verificada de forma independente. 3) A segurança da navegação é sustentada por estrutura permanente, tempos de resposta e indicador de desempenho. 4) A tarifa paga pela carga remunera o serviço, e não excedentes: contribuições calibradas pela necessidade, competição por desconto e reequilíbrio preferencialmente fora da tarifa. CONCLUSÃO A concessão do acesso aquaviário ao Porto de Santos pode conferir ao canal aquilo que hoje lhe falta: previsibilidade de profundidade e continuidade de investimento. O êxito do modelo, contudo, não depende apenas de sua estruturação econômico-financeira. Depende de quatro condições que as minutas ainda não asseguram por inteiro: a clareza da governança, a verificabilidade das obrigações, a suficiência do dimensionamento náutico e a aderência da tarifa ao custo efetivo do serviço. Quanto à governança, a delegação alcança a execução do serviço, e não a função de autoridade. A programação de navios, a ordem de atracação, o calado autorizado e as restrições ao tráfego devem permanecer sob decisão da Autoridade Portuária e da Autoridade Marítima, cada qual no âmbito de suas competências legais; a regulação e a fiscalização do contrato cabem à ANTAQ; o licenciamento ambiental e a fiscalização da

			proteção do meio ambiente cabem aos órgãos ambientais. À Concessionária compete manter o canal em condições de uso e cumprir as determinações dessas autoridades, sem decidir em lugar delas e sem controlar os meios pelos quais é fiscalizada. Continua parte 13
360	Minuta de Edital	Todos	Quanto à verificabilidade, a profundidade é a variável que determina o calado autorizado e os indicadores de qualidade do serviço e, por meio destes, a remuneração e as penalidades da Concessionária. Por essa razão, deve ser medida com periodicidade compatível com a dinâmica de assoreamento, submetida a verificação independente e vinculada a prazos encadeados até a revisão do calado máximo operacional. Da mesma forma, a segurança da navegação exige obrigações mensuráveis, e não enunciados genéricos: Centro de Controle Operacional e de Emergência em regime de 24 horas, tempos máximos de resposta, níveis de alerta, controle do fluxo do canal e indicador de segurança com repercussão no Fator Q. Quanto ao dimensionamento náutico, os documentos preveem o aprofundamento do canal, hoje com profundidade nominal de 15,0 m (Nota Técnica nº 15/2026, item 3.5), em duas fases: de 15,0 m para 16,0 m (Nota Técnica, itens 3.16, 4.3, 4.4, 4.117 e 4.118; PEAA, § 51) e de 16,0 m para 17,0 m (Nota Técnica, itens 4.5 a 4.8, 4.13 e 4.16 a 4.19), com escalonamento tarifário vinculado à profundidade alcançada (Nota Técnica, itens 4.60 e 4.69, Tabela 15). A profundidade de 17,0 m deve constituir meta efetiva e inafastável da concessão. Ela não basta, porém, para assegurar o acesso eficiente de navios de 366 m de comprimento total, navio-tipo adotado para todas as fases (Nota Técnica, item 19.4), tampouco de navios de 400 m, que não integram o dimensionamento adotado. A acessibilidade depende igualmente da geometria do canal e das áreas de manobra: largura, hoje de 220 m no mínimo (Nota Técnica, item 3.5), raios de curvatura, sobrelarguras nas curvas e dimensões das bacias de evolução. Profundidade sem geometria compatível produz restrições operacionais que reduzem a eficiência do canal e podem, no limite, impossibilitar o acesso. A minuta de Edital, entretanto, apenas exige que o Plano Básico de Implantação descreva o "dimensionamento geométrico do canal de acesso, bacia de evolução e demais instalações" e apresente o projeto geométrico do canal (Anexo 19, itens 1.2 e 3.3, "b"), sem fixar metas geométricas verificáveis. Os documentos divergem, ainda, quanto à meta futura de profundidade: 17,5 m no Edital (Anexo 19, item 3.8, "c") e 18,0 m no Contrato (Anexo 9, item 2.3; PEAA, § 52) e na Nota Técnica (itens 4.23 e 4.44). Além disso, cabe observar a carência de estudos técnicos mais consistentes e embasados, pois nota-se, claramente, no projeto a subestimação do volume cúbico a ser dragado no canal e a ausência de obras importantes, como a implementação de guias correntes, que impactam diretamente os valores da Tabela 1 e que serão repassadas às cargas. Impõe-se, portanto, a exigência de um estudo técnico consistente, a implementação das obras de guias correntes e que o Contrato fixe, ao lado das metas de profundidade, parâmetros geométricos mínimos compatíveis com os navios-tipo, verificáveis pela Autoridade Portuária e submetidos à manifestação da Autoridade Marítima, e que os estudos para 18,0 m contemplem navios de até 400 m e a geometria correspondente. Quanto à tarifa, as contribuições à Autoridade Portuária somam R$ 10.401,5 milhões em 25 anos, o equivalente a 44,3% da receita bruta projetada da concessão. Toda parcela transferida além da necessidade de custeio converte-se em custo imposto à carga sem contrapartida em serviço. Daí as propostas de calibrar essas contribuições pela necessidade efetiva, de concentrar a competição do leilão no desconto tarifário, de corrigir a fórmula do Índice de Reajustamento Contratual (IRC), de recompor o equilíbrio econômico-financeiro preferencialmente por meios que não onerem a tarifa e de impedir que a carga remunere investimento não realizado pela Concessionária, notadamente em razão da sobreposição com a dragagem já licitada pela Autoridade Portuária. As correções formais propostas ao Edital, por sua vez, destinam-se a conferir segurança jurídica ao certame. Continua parte 13

361	Minuta de Edital	Todos	As 49 propostas apresentadas não alteram a essência do modelo. Destinam-se a torná-lo exequível, fiscalizável e compatível com o conceito de serviço adequado previsto no art. 6º, § 1º, da Lei nº 8.987/1995. Um canal concedido cumpre a sua finalidade quando a Concessionária executa, as autoridades decidem e a carga remunera apenas o serviço que efetivamente recebe. Por fim, as entidades signatárias manifestam a expectativa de que as propostas ora apresentadas mereçam a acolhida dessa Agência. Todas foram formuladas com o propósito de contribuir para o aperfeiçoamento do modelo e para a segurança jurídica e operacional da concessão, em benefício do Porto de Santos e de seus usuários. As entidades agradecem a oportunidade de participação e colocam-se à inteira disposição da ANTAQ e do Ministério de Portos e Aeroportos para os esclarecimentos que se fizerem necessários.
362	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		A modelagem da concessão considera um montante de investimentos (CAPEX) da ordem de R$ 688 milhões, abrangendo, entre outros itens, licenciamento ambiental, projetos de engenharia, dragagem de aprofundamento, derrocagem, implantação do Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMIS) e estudos complementares. Desse montante, aproximadamente R$ 620 milhões — correspondentes a cerca de 90% do CAPEX total previsto — referem-se exclusivamente às obras de dragagem de aprofundamento e derrocagem, que constituem, portanto, os principais investimentos estruturantes da concessão e representam parcela preponderante das premissas que fundamentam a modelagem econômico-financeira do projeto. Entretanto, verifica-se que tais intervenções já estão sendo objeto de contratação direta pela Autoridade Portuária de Santos (APS), por intermédio de procedimentos licitatórios específicos, notadamente a Licitação APS nº 120/2026, destinada à execução da dragagem de aprofundamento para a cota de -16 metros, e a Licitação APS nº 113/2025, destinada à execução das obras de derrocagem. Esse novo cenário evidencia uma sobreposição entre o escopo de investimentos atribuído à futura Concessionária e as contratações atualmente conduzidas pela Autoridade Portuária. Caso as referidas obras venham a ser efetivamente executadas pela APS, deixarão de integrar o conjunto de investimentos cuja realização justificou a estruturação da concessão, tornando incompatíveis as premissas originalmente adotadas na modelagem econômico-financeira com a realidade atual do projeto. A manutenção, na matriz de investimentos da concessão, de obrigações que já se encontram em processo de contratação pelo Poder Público poderá ocasionar distorções relevantes na avaliação econômico-financeira do empreendimento, afetando a adequada precificação da concessão, a correta alocação de riscos e a própria consistência das obrigações contratuais atribuídas à futura Concessionária. Dessa forma, entende-se necessária a revisão da modelagem da concessão para refletir a nova distribuição de responsabilidades entre a Autoridade Portuária e a futura Concessionária, promovendo-se a exclusão das obras de dragagem de aprofundamento e derrocagem do escopo contratual, caso permaneçam sob responsabilidade da APS. Em decorrência dessa alteração, recomenda-se igualmente a atualização das premissas de CAPEX utilizadas na modelagem econômico-financeira, bem como a recalibração dos estudos de viabilidade econômica da concessão, de forma a assegurar coerência entre as obrigações efetivamente assumidas pela Concessionária, os investimentos remanescentes e a remuneração prevista no contrato. Por fim, mostra-se igualmente necessária a reavaliação da matriz de riscos e do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, considerando o novo escopo do empreendimento, de modo que as responsabilidades por investimentos, os riscos associados e a remuneração contratual permaneçam compatíveis com a efetiva distribuição de atribuições entre as partes e observem o princípio da adequada alocação de riscos que orienta a estruturação de projetos de infraestrutura.

363	Minuta de Contrato	18.1.3. Riscos de que as licenças, permissões e autorizações relacionadas à Concessão e exigíveis a partir da Data de Assunção não sejam obtidas, mantidas ou renovadas pela Concessionária, ou que sejam impostas condições não previstas, ressalvada a hipótese em que a Concessionária não houver dado causa, por ato ou omissão, de forma dolosa ou culposa, ao atraso na emissão da licença;	A Subcláusula 18.1.3 da minuta do Contrato de Concessão atribui à Concessionária a responsabilidade pela obtenção, manutenção e renovação das licenças ambientais necessárias à execução do empreendimento, afastando apenas a responsabilização por atrasos que não lhe sejam imputáveis. Entretanto, a minuta não disciplina objetivamente as consequências desses atrasos, especialmente quanto à suspensão de penalidades, à prorrogação automática dos marcos contratuais e à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Além disso, a alocação de riscos atribuída ao Poder Concedente limita-se a hipóteses específicas, como alterações relacionadas à Área de Disposição Oceânica (PDO) ou às técnicas de dragagem por overflow, deixando de contemplar outras restrições ambientais e de licenciamento que poderão surgir durante a execução da concessão. Essa lacuna é relevante considerando a complexidade do licenciamento ambiental aplicável às obras de aprofundamento do canal de acesso para as cotas de 16 e 17 metros. A condução dos procedimentos depende dos órgãos ambientais e demais autoridades competentes, estando sujeita a prazos administrativos, exigências técnicas, condicionantes ambientais e decisões regulatórias fora do controle da Concessionária. Da mesma forma, ao longo da vigência contratual poderão ser impostas novas janelas ambientais para execução das dragagens, limites de turbidez, alterações nos critérios para disposição do material dragado, exigências adicionais de monitoramento ou outras condicionantes capazes de reduzir a produtividade das operações, aumentar custos e alterar o cronograma de implantação e operação. Tais eventos constituem riscos regulatórios, decorrentes da atuação das autoridades públicas e que não podem ser efetivamente previstos, evitados ou mitigados pela Concessionária. Sua atribuição exclusiva ao parceiro privado mostra-se incompatível com os princípios da adequada alocação de riscos. Dessa forma, recomenda-se que a Cláusula 18 seja complementada para incluir, entre os riscos atribuídos ao Poder Concedente: 18.2.[X]. Atrasos na emissão, renovação ou manutenção de licenças, autorizações ou permissões ambientais, sempre que ultrapassados os prazos legais ou regulamentares aplicáveis, desde que a Concessionária demonstre não ter dado causa ao respectivo atraso. 18.2.[Y]. Imposição, após a Data de Assunção, de novas restrições ambientais, operacionais ou metodológicas por autoridades competentes, incluindo alterações das janelas ambientais para execução das dragagens, limites de turbidez, critérios para disposição do material dragado ou quaisquer outras exigências não previstas nas licenças ambientais vigentes à época da apresentação da proposta econômica e que produzam impacto material sobre os custos ou o cronograma das Atividades. Recomenda-se, ainda, a inclusão de dispositivo estabelecendo que, na ocorrência das hipóteses acima: I. Os prazos contratuais, marcos de investimento e demais obrigações afetadas serão automaticamente prorrogados por período equivalente à duração do atraso administrativo ou da restrição imposta pela autoridade competente; II. Não serão aplicadas penalidades contratuais, glosas ou quaisquer mecanismos de redução da remuneração, inclusive por meio do Fator Q, sempre que o atraso decorrer exclusivamente de atos, omissões ou exigências das autoridades públicas competentes; e III. Sempre que tais eventos produzirem impacto material sobre os custos ou as receitas da concessão, será assegurado à Concessionária o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante Revisão Extraordinária, nos termos da Cláusula 24 do Contrato. A inclusão dessas disposições conferirá maior segurança jurídica, aperfeiçoará a matriz de riscos, reduzirá a incerteza regulatória, fortalecerá a bancabilidade e ampliará a atratividade do projeto, sem afastar o dever de diligência da Concessionária na condução do licenciamento ambiental.
364	Minuta de Edital	4.55.2.1. Os atestados de qualificação técnica, conforme citados no Item	Sugere-se a inclusão de menção a rol exemplificativo de documentos aptos a demonstrar o pertenciamento das empresas ao mesmo grupo econômico, como: (i) registros societários;

		4.55.2, poderão ser também do grupo econômico do qual faz parte a Proponente.	(ii) demonstrações financeiras; (iii) organograma ilustrativo do grupo assinado pelo Proponente, por sua conta e risco, entre outros hábeis a realizar tal comprovação.

365	Minuta de Contrato	18.1.3. Riscos de que as licenças, permissões e autorizações relacionadas à Concessão e exigíveis a partir da Data de Assunção não sejam obtidas, mantidas ou renovadas pela Concessionária, ou que sejam impostas condições não previstas, ressalvada a hipótese em que a Concessionária não houver dado causa, por ato ou omissão, de forma dolosa ou culposa, ao atraso na emissão da licença;	A Subcláusula 18.1.3 da minuta do Contrato de Concessão atribui à Concessionária a responsabilidade pela obtenção,manutenção e renovação das licenças, autorizações e permissões necessárias à execução do objeto,inclusive quanto a condicionantes supervenientes. Embora a cláusula afaste sua responsabilização por atrasos que não lhe sejam imputáveis, a minuta não estabelece objetivamente as consequências desses atrasos nem mecanismos específicos de proteção durante o período em que o empreendimento permanecer sujeito à atuação da Administração Pública. Essa lacuna é relevante diante da complexidade do licenciamento ambiental das obras de aprofundamento do canal de acesso para as cotas de 16 e 17 metros, cuja condução depende de diversos órgãos públicos e está sujeita a análises técnicas, condicionantes e prazos administrativos fora do controle da Concessionária. Durante o processo de Market Sounding, potenciais investidores destacaram que riscos decorrentes da atuação dos órgãos licenciadores, especialmente atrasos administrativos, exigências supervenientes e demora na emissão das licenças, não devem ser integralmente suportados pelo parceiro privado, por constituírem riscos regulatórios. Embora o Anexo 1 (PEAA) reconheça que atrasos no licenciamento poderão repercutir sobre o cronograma contratual por meio da Subcláusula 18.2.21, a minuta não estabelece mecanismo claro quanto à suspensão dos prazos, prorrogação dos marcos de investimento e inaplicabilidade de penalidades. A ausência dessas salvaguardas gera insegurança jurídica e transfere à Concessionária risco que não pode controlar, administrar ou mitigar. Nesse aspecto, a modelagem adotada na Concessão do Canal de Acesso ao Porto de Paranaguá apresenta solução mais adequada, ao prever expressamente que, quando atrasos ou exigências ambientais adicionais não forem imputáveis à Concessionária, os prazos contratuais serão automaticamente prorrogados e não haverá incidência de penalidades durante o período correspondente ao atraso administrativo: "16.4. No caso dos riscos previstos nas Subcláusulas 16.1.17 e 16.1.19, quando a Concessionária não houver dado causa ao atraso, paralisação ou às novas exigências ambientais, a Concessionária não sofrerá aplicação de penalidades e os prazos das obrigações contratuais serão prorrogados enquanto durar o atraso ou paralisação, sem prejuízo de que seja apurado eventual desequilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente decorrente do adiamento de investimentos previstos neste contrato.". Dessa forma, recomenda-se que a minuta do Contrato de Concessão passe a contemplar disposição específica — preferencialmente por meio da inclusão de nova Subcláusula 18.7 ou, alternativamente, no âmbito da Cláusula 18.2 — estabelecendo que, nas hipóteses previstas nas Subcláusulas 18.1.3, 18.1.4 e 18.1.23, desde que a Concessionária demonstre que o atraso, a suspensão das atividades ou a imposição de novas condicionantes não decorreram de ação ou omissão que lhe seja imputável: (i) não serão aplicadas penalidades contratuais relativamente às obrigações e aos marcos afetados; (ii) todos os prazos contratuais e marcos de investimento diretamente impactados serão automaticamente prorrogados por período equivalente à duração do atraso ou da suspensão provocados pelo órgão ambiental ou por outra autoridade pública competente; e (iii) sempre que tais atrasos, restrições ou exigências adicionais produzirem impacto material sobre os custos ou as receitas da concessão, será assegurado à Concessionária o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato por meio de Revisão Extraordinária, nos termos da disciplina contratual aplicável. A inclusão dessa disciplina conferirá maior previsibilidade, segurança jurídica e adequada alocação de riscos, reduzirá riscos regulatórios e de financiamento e fortalecerá a bancabilidade e a atratividade da concessão, sem afastar o dever de diligência da Concessionária no licenciamento ambiental.
366	Minuta de Contrato	Item 2: objeto; Item 9: plano básico de implantação; item	A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (ABRATEC) considera fundamental a execução das obras de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Santos para a cota

		12: Governança Corporativa	de menos dezessete metros, permitindo a entrada e a operação de navios porta-contêineres de até 400 metros de comprimento, no menor prazo possível e na modalidade que for mais conveniente à União Federal, responsável legal por essa obra de infraestrutura. As contribuições abaixo endereçam os aspectos relevantes identificados pela Associação que representa os terminais de contêineres do país, com a finalidade de que o projeto seja o mais adequado possível às necessidades do setor. 1. Item 2 - O objeto da concessão deve abranger a responsabilidade do concessionário em viabilizar a operação, sem restrições, do navio-tipo: Além de proporcionar a profundidade de menos dezessete metros ao longo do canal de acesso, nos termos do cronograma de investimentos, deve ser obrigação do concessionário garantir a viabilidade de operação do navio-tipo, de 400 metros de comprimento e 61,30 metros de boca, com capacidade de cerca de 24.000 TEU. Para tanto, deverão ser consideradas as obras necessárias para garantir a manobrabilidade dessas embarcações e a interação hidrodinâmica entre os navios, o canal de acesso e os demais navios que estejam atracados. O plano de investimentos, que prevê apenas as obras necessárias ao provimento da profundidade de menos dezessete metros, deve ser complementado com as obras necessárias à homologação da operação do navio-tipo. 2. Item 9 - Preservação das competências da Autoridade Portuária na gestão do tráfego no canal de acesso: A Associação entende que as funções de gestão e administração do trânsito dos navios no canal de acesso deverão ser atribuição da Autoridade Portuária, e não do concessionário. O objeto da concessão deve ser limitado à execução das obras de infraestrutura e à manutenção das condições de profundidade e navegabilidade do canal de acesso. 3. Item 12 - Harmonização dos investimentos obrigatórios da Concessão com o contrato de dragagem de aprofundamento do canal do Porto de Santos, objeto da Concorrência 51/2025 da APS. A Associação recomenda que seja dada prioridade à execução do Contrato de Dragagem, que foi assinado pela Autoridade Portuária por força da Concorrência 51/2025, de forma a executar a obra no menor prazo possível, diminuindo os prejuízos causados a todo o setor de comércio exterior pela inexistência da profundidade adequada ao porto. Para tanto, fazem-se necessários ajustes no programa de investimentos obrigatórios e no parâmetro de repasses do concessionário à Autoridade Portuária. A ABRATEC entende que a incorporação dessas diretrizes ao projeto de concessão contribuirá para assegurar a execução das obras no menor prazo possível, a adequada operação do canal de acesso e a previsibilidade necessária ao planejamento das operações portuárias, em benefício da eficiência e da competitividade do Porto de Santos.
367	Minuta de Edital	Todos	INTRODUÇÃO A presente contribuição à Audiência Pública ANTAQ nº 02/2026, relativa à concessão do acesso aquaviário ao Porto de Santos, é apresentada conjuntamente pela LOGÍSTICA BRASIL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS USUÁRIOS DOS PORTOS, DE TRANSPORTES E DA LOGÍSTICA (CNPJ: 22.688.420/0001-45) e pelo CONSELHO DOS EXPORTADORES DE CAFÉ DO BRASIL – CECAFÉ (CNPJ: 03.449.280/0001-08). A ASSOCIAÇÃO LOGÍSTICA BRASIL é entidade precipuamente representativa de embarcadores, exportadores e importadores e reúne também, em seu quadro associativo, empresas prestadoras de serviços de transporte, logística e movimentação de cargas, incluindo operadores portuários, bem como empresas que atuam no apoio marítimo e portuário, sindicatos do setor e cooperativas. O CECAFÉ é a entidade representativa dos exportadores de café do País, com cerca de 110 empresas associadas, que representam 96% dos embarques nacionais do produto e tem no Porto de Santos o seu principal canal de exportação, com 70,9% de participação (janeiro a agosto de 2026).. Ambas as entidades representam usuários donos de cargas, que são aqueles que suportam, direta ou indiretamente, todos os custos do acesso aquaviário e dependem de sua segurança, previsibilidade e eficiência para que lhes seja assegurado o serviço adequado previsto em lei. A carga é a razão de existir do sistema logístico portuário e dos transportes aquaviário e

			terrestre: todo o recurso que remunera portos, terminais, operadores e prestadores de serviços tem nela a sua origem. Sem carga, não há porto, terminal ou canal de acesso que se justifique. Este trabalho resulta da análise integral da Minuta de Contrato e seus Anexos, da Minuta de Edital e seus Anexos, da Nota Técnica nº 15/2026/CGMO-DNOP-MPOR (Ato Justificatório) e da apresentação da audiência pública. Reconhece-se a concessão como instrumento apto a assegurar profundidade previsível, investimento contínuo e infraestrutura adequada ao canal. Como os valores cobrados pelo acesso aquaviário são repassados à carga, as minutas foram examinadas à luz do conceito de serviço adequado previsto no art. 6º, § 1º, da Lei nº 8.987/1995, com ênfase na segurança, na eficiência e na modicidade tarifária. O fundamento central da contribuição é a preservação das competências e prerrogativas legais das autoridades, constituídas em Lei. A concessão transfere ao particular a execução do serviço, mas não a função de autoridade. Cabe à Autoridade Portuária, nos termos da Lei nº 12.815/2013, a administração do porto organizado, incluídas a programação de navios e a ordem de atracação. Cabe à Autoridade Marítima, nos termos da Lei nº 9.537/1997, assegurar a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação e a prevenção da poluição ambiental por embarcações, plataformas e suas instalações de apoio, com reflexo direto na proteção da vida marinha, bem como disciplinar o serviço de praticagem. Cabe aos órgãos ambientais competentes o licenciamento ambiental e a fiscalização relativa à proteção do meio ambiente e da biota marinha. Cabe à ANTAQ a regulação e a fiscalização do contrato, bem como a medição de serviços adequados. Nesse modelo, a Concessionária mantém o canal em condições de uso, conforme os parâmetros contratuais, condicionados a prestação de serviços adequados, devidamente verificado e auditável, por meio de indicadores, e atua segundo as determinações de cada autoridade. As propostas corrigem os dispositivos das minutas que atribuem à Concessionária decisões próprias dessas autoridades ou que tornam o controle sobre ela dependente de meios por ela mesma mantidos. Não obstante, cabe destacar ainda que são as autoridades portuárias os responsáveis por seus planejamentos de portos e atribuir determinadas reponsabilidades à Concessionária pode causar uma assimetria de execução e conflito de gestão. CONTINUA NA PARTE 2
368	Minuta de Edital	Todos	Com base nesse princípio, as 49 propostas organizam-se em oito eixos. O eixo A mantém a programação de navios e a gestão do tráfego sob decisão da Autoridade Portuária, com registro auditável e canal de denúncias independente do operador. O eixo B estabelece levantamentos batimétricos com periodicidade compatível com o assoreamento em toda a extensão do canal planejado pela autoridade portuária, verificação independente e prazos encadeados até a revisão do calado máximo operacional. O eixo C estrutura a segurança da navegação, com Centro de Controle Operacional e de Emergência em regime de 24 horas, tempos máximos de resposta, níveis de alerta, controle do fluxo do canal e indicador de segurança no Fator Q, sem prejuízo das atribuições da Autoridade Marítima e dos órgãos ambientais, com vistas à proteção da vida humana, do meio ambiente e da biota marinha. O eixo D delimita a relação da Concessionária com a Autoridade Marítima e com a praticagem. O eixo E trata da sobreposição entre a primeira fase da concessão e a dragagem já licitada pela Autoridade Portuária. O eixo F examina o modelo econômico: as contribuições à Autoridade Portuária somam R$ 10.401,5 milhões em 25 anos, o equivalente a 44,3% da receita bruta projetada, o que recomenda calibrálas pela necessidade de custeio e concentrar a competição do leilão no desconto tarifário. O eixo G propõe salvaguardas tarifárias, com a correção da fórmula do Índice de Reajustamento Contratual (IRC) e a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro preferencialmente por meios que não onerem a tarifa. O eixo H reúne correções formais do Edital. Cada proposta indica o dispositivo a que se refere, a redação sugerida e a justificativa, com remissão aos documentos oficiais e à legislação. Os valores entre colchetes são parâmetros sugeridos,

			cuja calibração final cabe à ANTAQ. 1) A concessionária executa; as autoridades decidem. Programação de navios, autorização de manobras, calado e restrições de tráfego permanecem com a APS e a Autoridade Marítima, cada uma em sua competência (P1, A1–A7, B4, D1). 2) A medição que define tarifa e penalidade deve ser verificável e auditável. Batimetria com periodicidade adequada ao assoreamento, contraprova independente e prazos encadeados até a revisão do CMO (B1–B6). 3) Segurança da navegação precisa de estrutura, prazo e indicador. Centro de Controle e Emergência 24 horas, tempos de resposta, níveis de alerta e indicador de segurança no Fator Q (C1–C8). 4) A carga não deve financiar excedentes. Contribuições à APS calibradas pela necessidade, competição no leilão por desconto tarifário e reequilíbrio preferencialmente fora da tarifa (F1– F2, G3–G7). CONTINUA PARTE 3
369	Minuta de Edital	Todos	5) O texto deve ser tecnicamente consistente. Correção da fórmula do IRC, da sobreposição com a dragagem da APS e de inconsistências do Edital (E1, G1–G2, H1–H8). Nº: P1 – DISPOSITIVO: C, Cl. 13 (novo item) e PEAA, Seção II – PROPOSTA: Princípio de serviço adequado e subordinação às autoridades Nº: A1 – DISPOSITIVO: PEAA §68; M 3.4–3.5 – PROPOSTA: Vedar alteração, pela concessionária, da ordem definida pela APS Nº: A2 – DISPOSITIVO: M, Tema 3 (novo) – PROPOSTA: Reprogramação em tempo real atribuída à APS Nº: A3 – DISPOSITIVO: PEAA §65–66 – PROPOSTA: Registro auditável de programações e comandos Nº: A4 – DISPOSITIVO: M 3.7; PEAA §69 – PROPOSTA: Canal de denúncias sob gestão da APS ou da ANTAQ Nº: A5 – DISPOSITIVO: PEAA §72 – PROPOSTA: Sanção graduada pela gravidade Nº: A6 – DISPOSITIVO: PEAA §74–75 – PROPOSTA: Prazo para o REP e regime de transição Nº: A7 – DISPOSITIVO: C, Cl. 15 – PROPOSTA: Estrutura permanente da APS para decidir em tempo real Nº: B1 – DISPOSITIVO: C, Cl. 21.8; PEAA §48 – PROPOSTA: Levantamento de verificação independente Nº: B2 – DISPOSITIVO: M 5.1; PEAA, Tabela 8 – PROPOSTA: Periodicidade por criticidade e por evento Nº: B3 – DISPOSITIVO: M 1.1 (novo prazo) – PROPOSTA: Prazos encadeados entre levantamento e revisão do CMO Nº: B4 – DISPOSITIVO: PEAA, Tabela 9 (SI nº 1) – PROPOSTA: Titularidade da FDAQ mantida na APS Nº: B5 – DISPOSITIVO: PEAA §57 – PROPOSTA: Entrega automática de dados e publicação de plantas Nº: B6 – DISPOSITIVO: PEAA, Seção VI.2 (novo) – PROPOSTA: Critério de fundo náutico em áreas com lama fluida Nº: C1 – DISPOSITIVO: PEAA, Tabela 14 – PROPOSTA: IQS de segurança da navegação Nº: C2 – DISPOSITIVO: C, Cl. 13.5 (novo) – PROPOSTA: Centro de Controle Operacional e de Emergência 24 h Nº: C3 – DISPOSITIVO: PEAA, Seção VI.5 (novo) – PROPOSTA: Tempos máximos de resposta Nº: C4 – DISPOSITIVO: PEAA, Seção VI.5 (novo) – PROPOSTA: Níveis de alerta e controle do fluxo do canal Nº: C5 – DISPOSITIVO: PEAA, Seção VI.5 (novo) – PROPOSTA: Sistema de alertas e painel público de status Nº: C6 – DISPOSITIVO: PEAA, Seção VII.2.1 (novo) – PROPOSTA: Simulados anuais e base de ocorrências Nº: C7 – DISPOSITIVO: C, Cl. 18.1.11 e 18.2.2 – PROPOSTA: Repartição do risco de remoção de cascos Nº: C8 – DISPOSITIVO: C, Cl. 13.9.5.2 – PROPOSTA: Limite mínimo de RC e cobertura de destroços e poluição Nº: D1 – DISPOSITIVO: PEAA, Seção VI.5 (novo) – PROPOSTA: Protocolo Operacional APS–Concessionária–Praticagem–Capitania Nº: D2 – DISPOSITIVO: M 2.4 – PROPOSTA: Remoção de cascos articulada com a Lei 7.542/1986 Nº: D3 – DISPOSITIVO: PEAA §67 e §74 – PROPOSTA: Consulta à praticagem sobre REP e FDAQ Nº: E1 – DISPOSITIVO: C, cláusula nova; PEAA §51 – PROPOSTA: Compatibilização com a dragagem contratada pela APS Nº: F1 – DISPOSITIVO: C, Cl. 6; NT 4.80 – PROPOSTA: Contribuições à APS calibradas pela necessidade e vinculadas Nº: F2 – DISPOSITIVO: E 4.16, 5.13–5.15 – PROPOSTA: 2ª etapa do leilão por desconto adicional, não por outorga Nº: F3 – DISPOSITIVO: E 4.15; NT 6.12–6.13 – PROPOSTA: Memória de cálculo do teto de desconto Nº: F4 – DISPOSITIVO: E 4.30 – PROPOSTA: Garantia da Proposta motivada ou reduzida

			Nº: F5 – DISPOSITIVO: NT 3.22–3.23, 14.3 – PROPOSTA: Atualização de data-base e cronograma Nº: F6 – DISPOSITIVO: NT 4.2–4.19; C 18.3.4 – PROPOSTA: Estudos de 17 m atualizados antes do Edital Nº: F7 – DISPOSITIVO: E 6.1 e 6.2.10 – PROPOSTA: Prazo do PBI compatível com o conteúdo exigido Nº: G1 – DISPOSITIVO: C, Anexo 3, Apêndice B – PROPOSTA: Correção da fórmula e do calendário do IRC Nº: G2 – DISPOSITIVO: C, Cl. 22.1.1.4 – PROPOSTA: Reponderação do IRC por custos auditados e memória pública Nº: G3 – DISPOSITIVO: C, Cl. 24.3 – PROPOSTA: Reequilíbrio preferencialmente pelas contribuições à APS Nº: G4 – DISPOSITIVO: C, Anexo 3, item 4.1.3 – PROPOSTA: Degrau tarifário condicionado ao calado disponível CONTINUA PARTE 4
370	Minuta de Edital	Todos	Nº: G5 – DISPOSITIVO: C, Anexo 3, Apêndice A – PROPOSTA: Fatores X e Q apenas redutores; fórmula corrigida Nº: G6 – DISPOSITIVO: C, Cl. 18.1.33 (novo) – PROPOSTA: Compartilhamento de receita acima da demanda projetada Nº: G7 – DISPOSITIVO: C, Cl. 15 (novo) – PROPOSTA: Neutralidade tarifária global para a carga Nº: G8 – DISPOSITIVO: C, Cl. 33.2.5 – PROPOSTA: Participação das entidades de usuários nas consultas Nº: H1 – DISPOSITIVO: E 5.13.2 × 5.14.5 – PROPOSTA: Gatilho da 2ª etapa Nº: H2 – DISPOSITIVO: E 5.17 – PROPOSTA: Critério final de desempate Nº: H3 – DISPOSITIVO: E, Anexo 19, 3.8(c) – PROPOSTA: 17,5 m × 18 m Nº: H4 – DISPOSITIVO: E, Anexo 19, 3.6; 6.2.5.1; 1.10–1.12 – PROPOSTA: Remissões e numeração Nº: H5 – DISPOSITIVO: E 6.2.7 × 7.1 – PROPOSTA: Partes do contrato de administração de contas Nº: H6 – DISPOSITIVO: E, Anexo 15 – PROPOSTA: Data da Lei 14.133/2021 Nº: H7 – DISPOSITIVO: E 4.30 × C 5.1 – PROPOSTA: Valor da Garantia da Proposta Nº: H8 – DISPOSITIVO: E, preâmbulo × NT 2.20 – PROPOSTA: Data da Resolução CPPI nº 237 ========== PRINCÍPIO GERAL ========== O papel da concessionária é manter o acesso aquaviário em funcionamento dentro dos parâmetros do contrato, como serviço adequado, sob a direção das autoridades competentes. Essa é a lógica das concessões de infraestrutura em geral. No canal, porém, há uma diferença decisiva em relação a uma rodovia: o acesso é sequencial, e a ordem de passagem distribui capacidade escassa entre usuários concorrentes. Por isso o princípio precisa estar escrito, e não apenas implícito na Matriz de Responsabilidades. ---------- P1 — C, CL. 13 (ITEM NOVO) E PEAA, SEÇÃO II REDAÇÃO PROPOSTA: "A Concessionária prestará serviço adequado, nos termos do art. 6º, §1º, da Lei nº 8.987/1995, atuando em estrita observância às determinações da Administração do Porto e da Autoridade Marítima, no âmbito das respectivas competências legais. É vedado à Concessionária o exercício de competência decisória sobre programação de embarcações, autorização de manobras, calado operacional e restrição ou interdição do tráfego." FUNDAMENTO: serviço adequado é o que satisfaz as condições de "regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas" (Lei 8.987/1995, art. 6º, §1º, aplicável subsidiariamente ao contrato por força da Cl. 1.11). A autorização de entrada, saída, atracação e fundeio e a fixação do calado são competências da administração do porto (Lei 12.815/2013, art. 17, §1º, VIII, e art. 18, I), e a segurança da navegação é competência da Autoridade Marítima (Lei 9.537/1997). EFEITO: o princípio orienta a interpretação de todo o contrato. Ele fundamenta as propostas A1, A2, B4, C4 e D1, que o concretizam nos pontos em que a minuta hoje transfere margem decisória à concessionária. ========== EIXO A — GESTÃO DO TRÁFEGO E PROGRAMAÇÃO DE NAVIOS ========== A programação de navios deve permanecer com a APS. A minuta já lhe atribui o

			planejamento e a autorização das manobras (M 3.1–3.3), mas entrega à concessionária a comunicação e a execução "ouvidas as demais autoridades" (M 3.4–3.5; PEAA §68), sem regra de prevalência. O controle da isonomia ocorre apenas depois do fato: denúncia, apuração em 30 dias e sanção (PEAA §69–72). A reprogramação em tempo real, que é onde a fila efetivamente se decide, não tem responsável definido. CONTINUA PARTE 5
371	Minuta de Edital	5.14.3.1. Caso haja uma única Proposta Econômica que apresente o desconto no percentual máximo de que trata o Item 4.15 e indique o correspondente Valor de Outorga, a Proponente que a ofertar sagra-se vencedora do certame.	A redação do item 5.14.3.1. não está clara e possibilita a interpretação de que, se apenas uma Proponete indicar como proposta econômica de largada o desconto percentual máximo sobre a tarifa de referência pré-leilão, será declarada vencedora do certame sem disputa. No entanto, essa regra mitigaria a competição e impediria que as demais proponetes eventualmente pudessem cobrir a oferta da primeira classificada, impossibilitando, por consequência, a busca da melhor oferta pelo Poder Concedente. Assim, sugere-se a exclusão do item 5.14.3.1., posto que a possibilidade de apenas uma única Proponente alcançar o desconto no percentual máximo de que trata o Item 4.15 e se sagrar vencedora do certame já é contemplada pelo item 5.14.4.
372	Minuta de Edital	Todos	---------- A1 — PEAA §68; M 3.4–3.5 Texto atual: a comunicação da autorização cabe à Concessionária "(i) ouvidas as demais autoridades do porto; (ii) respeitadas as regras específicas definidas no REP; e (iii) considerando as ações e comandos emitidos pela Administração do Porto". REDAÇÃO PROPOSTA (ACRÉSCIMO): "68.1. É vedado à Concessionária alterar a ordem, o horário ou a prioridade de entrada, saída, atracação, desatracação ou fundeio definidos pela Administração do Porto. Excetua-se apenas determinação da Autoridade Marítima ou recomendação da praticagem por razão de segurança da navegação, hipótese em que a Concessionária registrará o fato no VTMIS e o comunicará imediatamente à Administração do Porto." JUSTIFICATIVA: a autorização de entrada, saída, atracação e fundeio é competência da administração do porto (Lei 12.815/2013, art. 17, §1º, VIII, reproduzido em M 3.3). A expressão "ouvidas as demais autoridades" não estabelece prevalência e dá margem decisória a quem não detém a competência. ---------- A2 — M, TEMA 3 (ITENS NOVOS) A Matriz trata de planejar (3.5), autorizar (3.3) e mediar conflitos (3.10). Não atribui a reprogramação decorrente de atraso de navio, perda de janela de maré, restrição meteorológica, indisponibilidade de berço ou incidente. REDAÇÃO PROPOSTA: "3.13. Reprogramar, em tempo real, a sequência de entrada, saída, atracação e fundeio diante de eventos supervenientes, conforme critérios objetivos e públicos do REP — Administração do Porto." "3.14. Propor à Administração do Porto a reprogramação de que trata o item 3.13, com os dados do VTMIS — Concessionária." JUSTIFICATIVA: sem atribuição expressa, a reprogramação tende a ser feita por quem está na operação, o que esvazia a competência do item 3.3. ---------- A3 — PEAA §65–66 (ITEM NOVO) REDAÇÃO PROPOSTA: "66.1. A Concessionária manterá registro inalterável, com data e hora, de todas as programações recebidas da Administração do Porto, comandos emitidos, comunicações com embarcações e alterações de sequência. Assegurará à Administração do Porto e à ANTAQ acesso em tempo real e guarda por [5] anos." JUSTIFICATIVA: a apuração prevista nos §§70–72 depende de prova documental. O contrato já exige acesso "ininterrupto, irrestrito e imediato" ao banco de dados de tráfego (C 13.5.2); a proposta estende a exigência ao registro de comandos. ---------- A4 — M 3.7; PEAA §69 Texto atual: o mecanismo de denúncias contra a Concessionária é "estabelecido pela Concessionária", que deve dar ciência à APS. REDAÇÃO PROPOSTA: "O mecanismo de recebimento de denúncias será administrado pela Administração do Porto [ou pela ANTAQ], com custeio pela Concessionária, e os

			registros serão recebidos diretamente pelo órgão apurador, resguardadas as prerrogativas legais das autoridades competentes." JUSTIFICATIVA: a denúncia contra o operador não deve depender de canal mantido pelo próprio operador. O acesso irrestrito previsto no item 3.7 mitiga, mas não elimina, o conflito de interesses. ---------- CONTINUA PARTE 6
373	Minuta de Edital	Todos	A5 — PEAA §72 Texto atual: cada descumprimento gera advertência; infração média a partir do 3º; grave a partir do 5º; processo de caducidade com 7 em 5 anos. REDAÇÃO PROPOSTA (ACRÉSCIMO): "Independentemente da reincidência, o descumprimento que resultar em preterição de embarcação ou em favorecimento de usuário configura, desde a primeira ocorrência, infração de natureza [grave]." JUSTIFICATIVA: a escala atual pune apenas pela contagem de eventos. Uma quebra deliberada de isonomia teria a mesma sanção de uma falha formal. ---------- A6 — PEAA §74–75 A publicação do REP pela APS é condição para a concessionária iniciar a operação do tráfego no Ano 4. REDAÇÃO PROPOSTA: "A Administração do Porto publicará os regramentos do item 74 até [12] meses antes do início do Ano 4, após consulta aos interessados da Subcláusula 33.2. Até a publicação, a operação do tráfego permanece com a Administração do Porto, sem efeito sobre o IQS da Concessionária." JUSTIFICATIVA: a minuta não fixa prazo nem define quem opera o tráfego se o REP não for publicado. ---------- A7 — C, CL. 15 (ITEM NOVO) As obrigações da Administração do Porto (15.1.1 a 15.1.6) não incluem estrutura para planejar, comandar e apurar em tempo real. REDAÇÃO PROPOSTA: "15.1.7. Manter, a partir do Ano 4, estrutura técnica e operacional permanente, em regime contínuo, para o exercício das competências dos itens 3.1 a 3.3, 3.8, 3.10 e 3.13 da Matriz de Responsabilidades." JUSTIFICATIVA: o modelo de funções compartilhadas só se sustenta se a parte que decide tiver capacidade de decidir no ritmo da operação. ========== EIXO B — BATIMETRIA, PERIODICIDADE, CMO E FOLGA DINÂMICA ========== A batimetria é o dado que define, ao mesmo tempo, a tarifa (reduções de 30,1% e 10,3% até a comprovação de cada fase; C, Anexo 3, item 4.1.3), o redutor de até 24% do IA (PEAA, Tabela 14) e o calado de cada navio (M 1.1). A LOGÍSTICA BRASIL e o CECAFÉ concordam que a concessionária execute os levantamentos, porque precisa deles para dragar. Exige, porém, que a medição seja verificável e auditável, com periodicidade proporcional ao assoreamento e prazos até a revisão do CMO. Hoje a minuta combina quatro periodicidades desconectadas: DISPOSITIVO: M 5.1 – EXIGÊNCIA: Apuração das profundidades – PERIODICIDADE: Trimestral DISPOSITIVO: PEAA, Tabela 8, linha 1 – EXIGÊNCIA: Aferição das dragagens: multifeixe Categoria B, 200 kHz ou mais – PERIODICIDADE: Contínua DISPOSITIVO: PEAA, Tabela 8, linha 2; §55 – EXIGÊNCIA: Atualização de cartas: Categoria A, entregue à Autoridade Marítima – PERIODICIDADE: Anual DISPOSITIVO: PEAA §48; Tabela 14 – EXIGÊNCIA: Metas de profundidade; IA = média de quatro apurações trimestrais – PERIODICIDADE: Anual ---------- B1 — C, CL. 21.8; PEAA §48 O Verificador Independente apura os IQS (21.8.2), mas trabalha sobre os dados da concessionária, que o indica em lista tríplice e o remunera (21.1 e 21.4). REDAÇÃO PROPOSTA: "21.8.9. Realizar, diretamente ou por terceiro sem vínculo com a Concessionária, ao menos [uma] campanha anual de levantamento hidrográfico de verificação, por amostragem de todos os Trechos e bacias de evolução, e levantamento de contraprova sempre que solicitado pela Administração do Porto ou pela ANTAQ. Havendo divergência superior a [x] cm em relação aos levantamentos da Concessionária, prevalecerá o levantamento de verificação para fins de IQS e de CMO." JUSTIFICATIVA: quem mede é remunerado e penalizado pelo resultado. A verificação documental de 21.8.2 não substitui

			contraprova de campo. ---------- CONTINUA PARTE 7
374	Minuta de Edital	Todos	B2 — M 5.1; PEAA, TABELA 8 (NOVA ESTRUTURA) O assoreamento não é uniforme. Dos 5.703.000 m³ anuais previstos no canal a 16 m, 3.755.000 m³ (66%) ocorrem no Trecho 1, concentrados nos subtrechos 1B (1.466.000 m³) e 1C (1.758.000 m³) (NT, Tabela 4 e item 4.17). REDAÇÃO PROPOSTA (TABELA 8): 1) "Levantamento de referência para IA e CMO — multifeixe Categoria [A], cobertura integral dos Trechos I a IV e bacias de evolução — trimestral." 2) "Zonas críticas (subtrechos 1B e 1C e outras indicadas pela série histórica ou pelo SI nº 2) — [mensal]." 3) "Levantamento por evento, em até [72] horas: após ressaca ou evento meteorológico extremo, encalhe, naufrágio ou abalroamento; ao fim de cada campanha de dragagem; e antes de qualquer revisão do CMO." 4) "Atualização de documentos náuticos — Categoria A — anual" (mantido). JUSTIFICATIVA: a periodicidade uniforme mede pouco onde o fundo muda mais depressa. O contrato já exige estimativa mensal do volume de sedimentos a partir do Ano 1 (SI nº 2), que pode indicar as zonas críticas. ---------- B3 — M 1.1 (PRAZOS NOVOS) Não há prazo entre o levantamento e a revisão do CMO. REDAÇÃO PROPOSTA: "A Concessionária entregará os resultados de cada levantamento à Administração do Porto em até [5] dias úteis, ou em até [24] horas quando indicarem profundidade inferior à que sustenta o CMO vigente. A Administração do Porto deliberará sobre o CMO em até [5] dias úteis." JUSTIFICATIVA: o intervalo entre medição e calado divulgado determina se o CMO corresponde ao fundo real. É um parâmetro de segurança e de eficiência. ---------- B4 — PEAA, TABELA 9 (SI Nº 1) × M 1.1 Texto atual do SI nº 1 (FDAQ): "Concessionária é responsável por todas as atribuições da Administração do Porto, para fins de enquadramento nos normativos da Autoridade Marítima". REDAÇÃO PROPOSTA: "A Concessionária implantará, manterá e operará o sistema de FDAQ. A Administração do Porto permanece titular das atribuições previstas na NORMAM-224/DPC e aprova, sob coordenação da Autoridade Marítima, os parâmetros, o algoritmo e as regras de aplicação do sistema." JUSTIFICATIVA: o calado máximo operacional é competência da administração do porto sob coordenação da Autoridade Marítima (Lei 12.815/2013, art. 18, I, "d", reproduzido em M 1.1). A transferência conflita com M 1.1: o calado dinâmico de cada navio seria definido por quem mede a profundidade e responde pelo IA. ---------- B5 — PEAA §57 (ACRÉSCIMO) Hoje os dados são entregues mediante solicitação. REDAÇÃO PROPOSTA: "57.1. Os dados brutos e processados de cada levantamento serão disponibilizados automaticamente à Administração do Porto, à ANTAQ e ao Verificador Independente, e as plantas batimétricas resultantes serão publicadas para os usuários e para a praticagem da ZP-16." JUSTIFICATIVA: a entrega automática viabiliza a fiscalização tempestiva e dá aos usuários e à praticagem a informação que usam no planejamento das manobras. ---------- B6 — PEAA, SEÇÃO VI.2 (ITEM NOVO) A Tabela 8 exige ecobatímetro de 200 kHz ou mais. Em alta frequência, o sinal tende a refletir no topo da camada de lama fluida, e não no fundo consolidado. A NT prevê programa de monitoramento de lama fluida (Quadro 2). REDAÇÃO PROPOSTA: "Nas áreas com ocorrência de lama fluida, a profundidade para fins de IA, CMO e FDAQ será aferida segundo critério de fundo náutico definido pela Administração do Porto, ouvida a Autoridade Marítima, com método de medição especificado no PBI." JUSTIFICATIVA: sem critério expresso, a profundidade medida fica aberta a interpretação justamente onde ela define tarifa, penalidade e calado. ========== CONTINUA PARTE 8

375	Minuta de Edital	Todos	#ERROR!

376	Minuta de Edital	Todos	---------- C2 — C, CL. 13.5 (ITEM NOVO): CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL E DE EMERGÊNCIA REDAÇÃO PROPOSTA: "13.5.11. Manter, a partir da Data de Assunção, Centro de Controle Operacional e de Emergência, em regime ininterrupto, integrado ao VTMIS a partir de sua implantação, com estrutura, meios, tempos de resposta, níveis de alerta e protocolos definidos no Plano de Contingência aprovado pela Administração do Porto, ouvida a Autoridade Marítima. As decisões de restrição e interdição do tráfego competem à Administração do Porto e à Autoridade Marítima, cabendo à Concessionária executá-las, registrá-las e comunicá-las." ESTRUTURA MÍNIMA (A DETALHAR NO PBI): COMPONENTE: Regime – EXIGÊNCIA: 24 horas, 7 dias por semana, desde a Data de Assunção COMPONENTE: Equipe por turno – EXIGÊNCIA: Supervisor; operadores qualificados; técnico de sinalização e hidrografia de sobreaviso COMPONENTE: Instalações – EXIGÊNCIA: Sala principal e sala reserva em local distinto; energia e comunicações redundantes (VHF, telefonia, dados); gravação integral das comunicações COMPONENTE: Interligação direta – EXIGÊNCIA: APS, Capitania dos Portos de São Paulo, praticagem da ZP-16, terminais, Corpo de Bombeiros, Defesa Civil e órgãos ambientais COMPONENTE: Meios navais e equipamentos – EXIGÊNCIA: Embarcação de apoio de prontidão; boias de sinalização de naufrágio ou perigo novo, conforme normas da Autoridade Marítima; equipamento de levantamento hidrográfico emergencial COMPONENTE: Contratos de prontidão – EXIGÊNCIA: Empresas de salvamento e reboque para resposta a encalhe, naufrágio e obstrução do canal ---------- ---------- C3 — PEAA, SEÇÃO VI.5 (ITEM NOVO): TEMPOS MÁXIMOS DE RESPOSTA ETAPA: Registro da ocorrência – PRAZO MÁXIMO: Imediato ETAPA: Comunicação à APS e à Capitania dos Portos – PRAZO MÁXIMO: [15] minutos ETAPA: Alerta aos navios na área e aos usuários – PRAZO MÁXIMO: [15] minutos ETAPA: Embarcação de apoio no local – PRAZO MÁXIMO: [60] minutos ETAPA: Sinalização provisória do perigo – PRAZO MÁXIMO: [6] horas ETAPA: Levantamento hidrográfico emergencial da área afetada – PRAZO MÁXIMO: [24] horas ETAPA: Relatório preliminar à APS, à Capitania e à ANTAQ – PRAZO MÁXIMO: [72] horas ETAPA: Relatório conclusivo – PRAZO MÁXIMO: [30] dias JUSTIFICATIVA: hoje o único registro de incidentes é anual, na auditoria de segurança do RP nº 2, e o dever de informar só existe quando a Concessionária é citada ou intimada em ação judicial ou procedimento administrativo (C 13.8.5). Os relatórios não prejudicam as apurações da Autoridade Marítima e do Tribunal Marítimo (Lei 2.180/1954). ---------- C4 — PEAA, SEÇÃO VI.5 (ITEM NOVO): NÍVEIS DE ALERTA E CONTROLE DO FLUXO NÍVEL: 1 – Atenção – SITUAÇÃO TÍPICA: Avaria de sinalização, condição meteorológica adversa, indício de assoreamento anormal – MEDIDA: Monitoramento reforçado; subsídio a Aviso aos Navegantes – DECISÃO: APS, com informação da concessionária NÍVEL: 2 – Restrição – SITUAÇÃO TÍPICA: Encalhe sem obstrução total, redução de profundidade, colisão de menor porte – MEDIDA: Restrição de calado, porte ou sentido; reprogramação – DECISÃO: APS; Capitania em matéria de segurança NÍVEL: 3 – Interdição – SITUAÇÃO TÍPICA: Naufrágio, abalroamento com obstrução, derramamento – MEDIDA: Suspensão total ou parcial do tráfego – DECISÃO: Capitania (segurança) e APS (operação) REDAÇÃO PROPOSTA (ACRÉSCIMO): "A retomada do tráfego dependerá de levantamento hidrográfico da área afetada, sinalização restabelecida e liberação formal da Autoridade Marítima e da Administração do Porto. Períodos de restrição ou interdição com causa atribuível à Concessionária serão computados nos IQS; os demais, excluídos." JUSTIFICATIVA: o contrato não define quem decide restrições operacionais durante um evento, e o IA e o IB não tratam interdições. CONTINUA PARTE 10

377	Minuta de Edital	Todos	C5 — PEAA, SEÇÃO VI.5 (ITEM NOVO): ALERTAS E INFORMAÇÃO DESTINATÁRIO: Navios na área – MEIO: VHF; mensagens de segurança via AIS; VTMIS – CONTEÚDO: Perigo, restrições, instruções DESTINATÁRIO: Autoridade Marítima – MEIO: Comunicação à Capitania; subsídio ao Centro de Hidrografia da Marinha para Aviso aos Navegantes – CONTEÚDO: Posição, natureza e extensão do perigo DESTINATÁRIO: Usuários (terminais, armadores, agentes, operadores, praticagem) – MEIO: Plataforma digital com envio automático e painel público do status do canal em tempo real – CONTEÚDO: Nível de alerta, restrições vigentes, previsão de normalização DESTINATÁRIO: APS e ANTAQ – MEIO: Acesso em tempo real ao sistema do centro – CONTEÚDO: Registro integral da ocorrência -- ---------- C6 — PEAA, SEÇÃO VII.2.1 (ITEM NOVO): SIMULADOS E REGISTRO REDAÇÃO PROPOSTA: "A Concessionária realizará, ao menos [anualmente], exercício simulado conjunto com a Administração do Porto, a Autoridade Marítima e a praticagem, com relatório público, e manterá base permanente de ocorrências, consolidada no RP nº 2." CUSTEIO: não identificamos na tabela de custos da NT (Tabela 7) item específico para centro de controle e resposta a emergências. O custo deve ser incorporado ao PBI e à modelagem como custo do projeto, e não como acréscimo tarifário posterior. ---------- C7 — C, CL. 18.1.11 E 18.2.2 Texto atual: a concessionária arca com a remoção de cascos até R$ 2.046.199,94 por evento, ou por conjunto de eventos em 12 meses; acima disso, o reequilíbrio fica "limitado a [50%] do valor efetivamente excedente". REDAÇÃO PROPOSTA: "18.2.2. [...] observado que o direito ao reequilíbrio fica limitado a [80%] do valor efetivamente excedente, exceto quando o evento decorrer de ato ou omissão da Concessionária, hipótese em que o risco será integralmente seu." JUSTIFICATIVA: na concessão do canal de Itajaí, a unidade técnica do TCU examinou a repartição em 20% para a concessionária e 80% para o poder concedente dos custos de remoção do casco do navio Pallas que excederem o valor orçado, em razão da elevada incerteza técnica do evento (TC 017.505/2025-9). Em Santos, 50% de um excedente sem teto transfere à concessionária um risco que ela não controla, com reflexo no custo de capital e, portanto, na tarifa. ---------- C8 — C, CL. 13.9.5.2 O seguro de responsabilidade civil da fase de operação não tem limite mínimo de indenização e não traz as coberturas adicionais exigidas na fase de obras (13.9.4.2.1), entre elas "poluição súbita". REDAÇÃO PROPOSTA: "13.9.5.2.1. A apólice terá limite máximo de indenização não inferior a R$ [x] e incluirá as coberturas de poluição súbita e de despesas de remoção de destroços decorrentes das Atividades." JUSTIFICATIVA: a fase de operação dura 25 anos e concentra o risco de acidente com terceiros, mas hoje é menos coberta que a fase de obras. CONTINUA PARTE 11
378	Minuta de Edital	Todos	#ERROR!
379	Minuta de Edital	Todos	#ERROR!
380	Minuta de Edital	Todos	---------- F1 — C, CL. 6; NT 4.80 E 4.90 PROPOSTA: recalibrar as contribuições fixa e variável pela necessidade de custeio das funções que a APS mantém em relação ao acesso aquaviário, e não pelo critério de zerar o VPL do projeto. O excedente deve ser convertido em redução da Tarifa de Referência. As contribuições remanescentes ficam vinculadas a investimentos na infraestrutura de uso comum do Porto Organizado, com demonstração anual pública de sua aplicação. JUSTIFICATIVA: na concessão do canal de Itajaí, a unidade técnica do TCU calibrou as contribuições pelo custeio da nova estrutura administrativa da autoridade portuária ("estimados entre R$ 34,2 milhões e R$ 37 milhões") e concluiu que contribuições anuais de R$ 12 milhões seriam suficientes. Recomendou ainda revisitar as receitas acessórias "para

			evitar o excesso de liquidez da Autoridade Portuária que possa vir a ferir o princípio da modicidade tarifária" (TC 017.505/2025-9, p. 20). Em Santos, a própria NT projeta margem EBITDA média de 40,8% para a APS, sem considerar novas outorgas (NT 4.94). A modicidade das tarifas integra o conceito legal de serviço adequado (Lei 8.987/1995, art. 6º, §1º). ---------- F2 — E 4.16, 5.13, 5.15 E 6.2.9 Hoje a 2ª etapa do leilão disputa o maior Valor de Outorga, pago à APS. REDAÇÃO PROPOSTA: "5.13.2. A segunda etapa consiste na disputa por Desconto Adicional sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão, entre as Proponentes que tenham alcançado o desconto máximo da primeira etapa, limitado a [x]%, percentual definido com base em análise de exequibilidade publicada com o Edital. O Valor de Outorga fica fixado em R$ [1,00]." JUSTIFICATIVA: a outorga paga à APS não retorna à carga, que é quem suporta a tarifa. A competição por desconto converte o ganho do leilão diretamente em modicidade. A NT defende o modelo de duas variáveis como forma de reduzir o risco de propostas inexequíveis (NT 6.14). Esse risco é tratado pelo teto do desconto adicional, fundamentado na memória de cálculo (F3), e pela Garantia de Execução Contratual. ---------- F3 — E 4.15; NT 6.12–6.13 O teto de 5,8% decorre de cenário de estresse com estrutura de capital 100% de terceiros. PROPOSTA: publicar, antes do Edital, a memória de cálculo do teto e a análise de sensibilidade (custo de dívida, OPEX de dragagem, volume de assoreamento, câmbio), inclusive do teto do desconto adicional da proposta F2. JUSTIFICATIVA: o teto é a variável que determina a existência de competição tarifária. A NT descreve o racional, mas não apresenta os números que o sustentam. ---------- F4 — E 4.30 A Garantia da Proposta de R$ 234.534.479,89 corresponde a 1% do valor estimado do contrato (C 5.1). Esse é o limite máximo do art. 58, §1º, da Lei 14.133/2021 e equivale a 34% do CAPEX total de R$ 688,1 milhões (apresentação, slides 4 e 21; percentual por cálculo próprio). PROPOSTA: motivar a fixação no teto legal ou reduzir o percentual para [x]%, tomando como referência o CAPEX, e não a receita de 25 anos. JUSTIFICATIVA: a garantia no teto, somada às exigências técnicas do item 4.55, restringe o universo de licitantes sem ganho proporcional de segurança. ---------- CONTINUA PARTE 14
381	Minuta de Edital	Todos	F5 — NT 3.22–3.23, 4.62 E 14.3; E 1.33 A modelagem tem data-base de 31/01/2024, vigência de 2026 a 2051 e fases em 2026–2028, 2029–2031 e a partir de 2032. PROPOSTA: atualizar data-base, cronograma de fases, datas da Conta Retenção e fluxo de caixa para a Data de Assunção efetivamente esperada, e explicitar a regra de atualização da Tarifa de Referência Pré-Leilão até o leilão. JUSTIFICATIVA: a premissa de contrato em 2026, com licença de operação própria emitida no Ano 1 (NT 4.106), não se sustenta com a audiência pública encerrando-se em 29/09/2026. ---------- F6 — NT 4.2–4.3, 4.13 E 4.16–4.19; C 18.3.4 PROPOSTA: antes do Edital, (i) substituir por modelagem numérica a estimativa de assoreamento a 17 m, hoje obtida por fator empírico (1,55; 1,66 no Trecho 1); (ii) atualizar a estimativa de derrocagem a 17 m (13.099,5 m³), que provém de estudo de maio de 2007; e (iii) justificar tecnicamente a tolerância de dragagem de 0,7 m, que responde por 3.925.777,20 m³ dos 7.258.991,20 m³ da Obra 1 (54%). JUSTIFICATIVA: o mecanismo de bandas de assoreamento não se aplica durante as obras de aprofundamento (C 18.3.4). Erros nessas estimativas recaem sobre a concessionária e retornam como pleito de reequilíbrio, potencialmente tarifário, ou como falha na entrega do calado. ---------- F7 — E 6.1 E 6.2.10 O PBI é condição para a assinatura e deve ser entregue em até [45] dias da homologação. O Anexo 19 exige memoriais, desenhos em formato editável, cronograma com quatro marcos e compatibilização com o Túnel Santos–Guarujá e o Tecon Santos 10. PROPOSTA: ampliar o prazo para [90] dias ou admitir PBI preliminar na assinatura e definitivo em até [180] dias.

			JUSTIFICATIVA: o prazo é incompatível com o conteúdo exigido e tende a gerar prorrogações ou planos genéricos. CONTINUA PARTE 15
382	Minuta de Edital	Todos	#ERROR!
383	Minuta de Edital	Todos	G3 — C, CL. 24.3 Texto atual: cabe ao Poder Concedente escolher o meio de recomposição, e a primeira medida listada é a "alteração do valor das Tarifas Portuárias" (24.3.1); a revisão das contribuições aparece em 24.3.4. REDAÇÃO PROPOSTA: "24.3.A. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro observará a seguinte ordem de preferência: (i) revisão da Contribuição Variável Anual e/ou da Contribuição Fixa Anual; (ii) extensão ou redução do prazo; (iii) alteração de obrigações contratuais; e (iv) somente em último caso, alteração do valor das Tarifas Portuárias, mediante motivação específica e consulta pública. Em caso de desequilíbrio em favor do Poder Concedente, a recomposição se dará preferencialmente por redução tarifária." JUSTIFICATIVA: as contribuições somam cerca de R$ 416 milhões por ano em média (R$ 10.401,5 milhões em 25 anos) e formam um colchão suficiente para absorver desequilíbrios sem onerar a carga. O risco da concessionária não se altera, pois o direito ao reequilíbrio continua assegurado. ---------- G4 — C, ANEXO 3, ITEM 4.1.3 Texto atual: as reduções de 30,1% e 10,3% vigoram "até a comprovação do alcance dos investimentos mínimos obrigatórios" de cada fase. REDAÇÃO PROPOSTA (ACRÉSCIMO): "A cessação de cada redução dependerá, cumulativamente, da publicação pela Administração do Porto de CMO compatível com a profundidade da respectiva fase e da confirmação da profundidade por levantamento de verificação independente (proposta B1)." JUSTIFICATIVA: do nível inicial até 100% da tarifa há aumento programado de 28,3% após a 1ª Fase e de 43,1% acumulados após a 2ª (cálculo próprio). A carga deve passar a pagar a tarifa cheia apenas quando o calado maior estiver efetivamente disponível ao navio. ---------- G5 — C, ANEXO 3, APÊNDICE A; CL. 20.2–20.3 REDAÇÃO PROPOSTA: "O Fator X será sempre maior ou igual a zero, e o Fator Q terá exclusivamente efeito redutor." Esclarecer também se o termo $[PT_{t-1} \times (1 - Q_{t-1})]$ neutraliza ou acumula o redutor do ano anterior. JUSTIFICATIVA: as Cl. 20.2 e 20.3 admitem efeito "positivo ou negativo" dos dois fatores, e a fórmula admite leituras distintas. O Fator X é zero até a primeira revisão (Anexo 3, item 2.3.3.2) e deve ser definido nessa oportunidade. ---------- G6 — C, CL. 18.1.33 (ACRÉSCIMO) O risco de demanda é da concessionária, e o ganho de demanda também. REDAÇÃO PROPOSTA: "A Receita Tarifária que exceder em mais de [x]% a receita projetada para o ano será compartilhada com os Usuários, na proporção de [50]%, mediante redução da Tarifa-Teto no Reajuste Tarifário seguinte." JUSTIFICATIVA: o compartilhamento transfere à carga parte dos ganhos de escala do porto sem alterar o risco de frustração de demanda, que permanece com a concessionária. ---------- CONTINUA PARTE 17
384	Minuta de Edital	Todos	G7 — C, CL. 15 (ITEM NOVO): NEUTRALIDADE TARIFÁRIA GLOBAL REDAÇÃO PROPOSTA: "15.1.8. A Administração do Porto cessará a cobrança da Tabela I a partir da Data de Assunção e não promoverá revisão de suas demais tarifas com fundamento na perda dessa receita, desde que devidamente comprovada. A ANTAQ verificará se as tarifas mantidas pela Administração do Porto remuneram serviços transferidos à Concessionária, com base em indicadores e medição de serviços adequados, em especial a dragagem de manutenção dos berços públicos (PEAA §43), e promoverá o ajuste correspondente." JUSTIFICATIVA: a vedação de cobranças adicionais (Anexo 3, item 2.1.4) obriga apenas a concessionária. Não localizamos dispositivo que revogue expressamente a cobrança da Tabela I pela APS. Se a tarifa de acostagem hoje remunerar a dragagem dos berços, a APS

			continuaria cobrando por custo transferido. ---------- G8 — C, CL. 33.2.5 Texto atual: embarcadores são interessados apenas quando representarem "no mínimo 5% (cinco por cento) da carga em peso". REDAÇÃO PROPOSTA (ACRÉSCIMO): "33.2.6. Entidades representativas de usuários do Porto de Santos, inclusive de embarcadores, exportadores e importadores." JUSTIFICATIVA: a carga suporta integralmente a tarifa, mas, pelo critério de 5% em peso, fica praticamente excluída das consultas sobre revisão de parâmetros, Proposta Apoiada e reequilíbrio (Cl. 22.3, 23.3 e 33). ========== EIXO H — CORREÇÕES FORMAIS DO EDITAL ========== Oito ajustes de redação, remissão e coerência entre Edital, Contrato e NT. H1 e H2 afetam o resultado do leilão e são propostos subsidiariamente à proposta F2. Nº: H1 – DISPOSITIVO: E 5.13.2 × 5.14.5 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: O item 5.13.2 só leva à 2ª etapa se mais de uma proponente "tenha alcançado o limite de desconto máximo"; o 5.14.5 a exige havendo empate, "alcançando-se ou não o limite" – PROPOSTA: Adotar regra única nos dois itens Nº: H2 – DISPOSITIVO: E 5.17 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: O desempate prevê apenas os critérios do art. 60, §1º, da Lei 14.133/2021; a NT (item 5.13) prevê também sorteio – PROPOSTA: Incluir critério final de desempate Nº: H3 – DISPOSITIVO: E, Anexo 19, item 3.8(c) – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: Refere meta de 17,5 m; o Contrato (Anexo 9, item 2.3) e o PEAA (§52) preveem estudos para 18 m – PROPOSTA: Uniformizar em 18 m Nº: H4 – DISPOSITIVO: E, Anexo 19, item 3.6; E 6.2.5.1; E 1.10–1.12 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: Remissão ao "Item [4.54.3]" (correto: 4.55.3); remissão à Subcl. "[13.10]" para o valor da garantia, que está na 13.11; numeração salta de 1.10.2 para 1.11.2.1, e o 1.12.2 remete a "item 1.11" inexistente – PROPOSTA: Corrigir remissões e numeração Nº: H5 – DISPOSITIVO: E 6.2.7 × E 7.1; C, Anexo 7 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: O item 6.2.7 menciona contrato "com o Banco Depositário e com a ANTAQ"; o item 7.1 e o Anexo 7 do Contrato têm como partes o Poder Concedente, a Concessionária e o Banco Depositário – PROPOSTA: Substituir "ANTAQ" por "Poder Concedente" no 6.2.7 Nº: H6 – DISPOSITIVO: E, Anexo 15, item 6 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: Cita a Lei 14.133 "de 1º de abril de 2023" – PROPOSTA: Corrigir para 2021 Nº: H7 – DISPOSITIVO: E 4.30 × C 5.1 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: 1% do valor estimado do contrato (R$ 23.453.447.998,60) é R$ 234.534.479,99; o Edital fixa R$ 234.534.479,89 – PROPOSTA: Ajustar o valor ou explicitar a base de cálculo Nº: H8 – DISPOSITIVO: E, preâmbulo × NT 2.20 – DIVERGÊNCIA VERIFICADA: O Edital cita "Resolução CPPI nº 237/2021"; a NT cita a Resolução nº 237 de 02/06/2022 – PROPOSTA: Uniformizar conforme o texto publicado no Diário Oficial da União CONTINUA PARTE 18
385	Minuta de Edital	Todos	#ERROR!
386	Minuta de Edital	Todos	Quanto ao dimensionamento náutico, os documentos preveem o aprofundamento do canal, hoje com profundidade nominal de 15,0 m (Nota Técnica nº 15/2026, item 3.5), em duas fases: de 15,0 m para 16,0 m (Nota Técnica, itens 3.16, 4.3, 4.4, 4.117 e 4.118; PEAA, § 51) e de 16,0 m para 17,0 m (Nota Técnica, itens 4.5 a 4.8, 4.13 e 4.16 a 4.19), com escalonamento tarifário vinculado à profundidade alcançada (Nota Técnica, itens 4.60 e 4.69, Tabela 15). A profundidade de 17,0 m deve constituir meta efetiva e inafastável da concessão. Ela não basta, porém, para assegurar o acesso eficiente de navios de 366 m de comprimento total, navio-tipo adotado para todas as fases (Nota Técnica, item 19.4), tampouco de navios de 400 m, que não integram o dimensionamento adotado. A acessibilidade depende igualmente da geometria do canal e das áreas de manobra: largura, hoje de 220 m no mínimo (Nota Técnica, item 3.5), raios de curvatura, sobrelarguras nas

			curvas e dimensões das bacias de evolução. Profundidade sem geometria compatível produz restrições operacionais que reduzem a eficiência do canal e podem, no limite, impossibilitar o acesso. A minuta de Edital, entretanto, apenas exige que o Plano Básico de Implantação descreva o "dimensionamento geométrico do canal de acesso, bacia de evolução e demais instalações" e apresente o projeto geométrico do canal (Anexo 19, itens 1.2 e 3.3, "b"), sem fixar metas geométricas verificáveis. Os documentos divergem, ainda, quanto à meta futura de profundidade: 17,5 m no Edital (Anexo 19, item 3.8, "c") e 18,0 m no Contrato (Anexo 9, item 2.3; PEAA, § 52) e na Nota Técnica (itens 4.23 e 4.44). Além disso, cabe observar a carência de estudos técnicos mais consistentes e embasados, pois nota-se, claramente, no projeto a subestimação do volume cúbico a ser dragado no canal e a ausência de obras importantes, como a implementação de guias correntes, que impactam diretamente os valores da Tabela 1 e que serão repassadas às cargas. Impõe-se, portanto, a exigência de um estudo técnico consistente, a implementação das obras de guias correntes e que o Contrato fixe, ao lado das metas de profundidade, parâmetros geométricos mínimos compatíveis com os navios-tipo, verificáveis pela Autoridade Portuária e submetidos à manifestação da Autoridade Marítima, e que os estudos para 18,0 m contemplem navios de até 400 m e a geometria correspondente. Quanto à tarifa, as contribuições à Autoridade Portuária somam R$ 10.401,5 milhões em 25 anos, o equivalente a 44,3% da receita bruta projetada da concessão. Toda parcela transferida além da necessidade de custeio converte-se em custo imposto à carga sem contrapartida em serviço. Daí as propostas de calibrar essas contribuições pela necessidade efetiva, de concentrar a competição do leilão no desconto tarifário, de corrigir a fórmula do Índice de Reajustamento Contratual (IRC), de recompor o equilíbrio econômico-financeiro preferencialmente por meios que não onerem a tarifa e de impedir que a carga remunere investimento não realizado pela Concessionária, notadamente em razão da sobreposição com a dragagem já licitada pela Autoridade Portuária. As correções formais propostas ao Edital, por sua vez, destinam-se a conferir segurança jurídica ao certame. CONTINUA PARTE 20
387	Minuta de Edital	Todos	As 49 propostas apresentadas não alteram a essência do modelo. Destinam-se a torná-lo exequível, fiscalizável e compatível com o conceito de serviço adequado previsto no art. 6º, § 1º, da Lei nº 8.987/1995. Um canal concedido cumpre a sua finalidade quando a Concessionária executa, as autoridades decidem e a carga remunera apenas o serviço que efetivamente recebe. Por fim, as entidades signatárias manifestam a expectativa de que as propostas ora apresentadas mereçam a acolhida dessa Agência. Todas foram formuladas com o propósito de contribuir para o aperfeiçoamento do modelo e para a segurança jurídica e operacional da concessão, em benefício do Porto de Santos e de seus usuários. As entidades agradecem a oportunidade de participação e colocam-se à inteira disposição da ANTAQ e do Ministério de Portos e Aeroportos para os esclarecimentos que se fizerem necessários. Atenciosamente, André de Seixas Diretor-Presidente Associação Logística Brasil Eduardo Heron Diretor-Técnico Cecafé
388	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		O Produto 4 – Relatório Técnico Operacional, em seu item 10, apresenta as principais características do projeto do Túnel Santos–Guarujá, bem como as intervenções previstas no canal de navegação e sua compatibilidade com as operações do Porto de Santos. O documento indica que, para viabilizar a implantação do túnel, serão necessárias restrições temporárias à navegação, incluindo paralisações programadas do tráfego marítimo. Embora seja mencionado que a ocupação do canal navegável deverá ocorrer por aproximadamente seis dias e que as intervenções serão coordenadas entre a concessionária, a Autoridade Portuária de Santos (APS), a construtora e a Marinha do Brasil, não há avaliação dos impactos que tais restrições poderão gerar ao futuro concessionário do canal de acesso.

			Nesse contexto, destaca-se que eventuais paralisações ou limitações operacionais do canal poderão afetar diretamente à execução das obras sob responsabilidade do concessionário, comprometendo cronogramas, reduzindo receitas e potencialmente ocasionando a aplicação de multas ou outras penalidades contratuais decorrentes de atrasos decorrentes de eventos fora de seu controle. Dessa forma, considerando que se trata de um risco decorrente de empreendimento de terceiros e, portanto, alheio ao controle do concessionário, solicita-se a inclusão, na Matriz de Riscos da Minuta de Contrato, de cláusula específica que assegure a não responsabilização do concessionário por atrasos, descumprimentos de marcos contratuais ou demais impactos decorrentes de restrições à operação do canal ocasionadas pelas obras do Túnel Santos–Guarujá, bem como a previsão dos mecanismos necessários para o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso necessário.
389	Minuta de Contrato	13.3; 18.1.5, item 85	A Minuta de Contrato merece ajuste no tratamento conferido às obrigações relacionadas à erosão costeira na Ponta da Praia. O item 84 atribui à Concessionária a responsabilidade por passivos ambientais relacionados ao exercício das Atividades na Área da Concessão; o item 85 e a Subcláusula 13.3, por sua vez, vão além e lhe atribuem a execução de todas as ações necessárias ao cumprimento das obrigações assumidas pela Administração do Porto no âmbito do acordo judicial homologado na Ação Civil Pública nº 0004665-36.2015.403.6104 (3ª Vara Federal em Santos), com responsabilidade por todos os custos socioambientais daí decorrentes, ainda que a ação seja executada fora da Área da Concessão. Ambos remetem expressamente à Subcláusula 18.1.5. Note-se que o item 85 rompe, simultaneamente, os dois critérios que delimitam a responsabilidade ambiental ordinária fixada no item 84: a obrigação não decorre do exercício das Atividades, trata-se de passivo preexistente, e pode materializar-se fora do perímetro concedido. Além disso, a Subcláusula 13.3 atribui à Concessionária a execução de todas as ações necessárias ao cumprimento das obrigações assumidas pela Administração do Porto no âmbito do acordo judicial homologado na Ação Civil Pública nº 0004665-36.2015.403.6104 (3ª Vara Federal em Santos), bem como a responsabilidade por todos os custos socioambientais daí decorrentes, ainda que a respectiva ação seja executada fora da Área da Concessão, remetendo expressamente à Subcláusula 18.1.5. A Subcláusula 18.1.5 prevê mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro por Revisão Extraordinária, o que é adequado e afasta a hipótese de transferência ilimitada do passivo. Faz isso, contudo, de forma incompleta em dois aspectos: fixa um limite monetário de exposição que, na minuta submetida à consulta, permanece em branco ("R$ [x]"), e, quanto ao que exceder esse limite, assegura recomposição de apenas 80% do valor efetivamente excedente, deixando 20% a cargo da Concessionária. A modelagem merece revisão. Trata-se de risco associado a passivo preexistente à concessão, objeto de acordo judicial firmado pela própria Administração do Porto, e cuja execução se dá sob coordenação da APS, evento, portanto, de baixa governabilidade pela futura concessionária, cuja origem e evolução não dependem de sua atuação operacional. Nessa configuração, a parcela residual de 20% acima do teto transfere ao parceiro privado fração de um ônus que não se enquadra como risco ordinário de operação, conservação ou investimento sob seu controle. Recomenda-se a revisão da Subcláusula 18.1.5 para: (i) explicitar, em substituição ao campo "[x]", o valor de referência do teto de exposição, ancorado em estimativa técnica do custo de cumprimento do acordo judicial constante dos estudos, com critério expresso de atualização monetária, de modo a permitir a precificação adequada do risco na formação da Proposta Econômica; e (ii) elevar de 80% para 100% o reequilíbrio sobre o valor que exceder o teto, eliminando a parcela residual que hoje recai sobre a Concessionária em obrigação cuja origem e magnitude lhe são alheias, preservada a assunção integral até o teto como incentivo à execução eficiente das medidas sob coordenação da APS. Tal ajuste aumentaria a segurança jurídica do certame, reduziria incertezas na precificação das propostas e

			tornaria a matriz de riscos mais aderente ao princípio da alocação eficiente, segundo o qual cada risco deve ser atribuído à parte com melhores condições de geri-lo ou absorvê-lo.
390	Minuta de Contrato	18.3	A Minuta de Contrato estabelece, em sua Subcláusula 18.3, mecanismo de compartilhamento de risco para a dragagem de manutenção, prevendo reequilíbrio econômico-financeiro quando os volumes de assoreamento observados ultrapassarem a Faixa de Valores de Referência (FVR) definida contratualmente. Nesses casos, os impactos decorrentes dos desvios são compartilhados entre o poder concedente e a concessionária. Contudo, a Subcláusula 18.3.4 determina que esse mecanismo não será aplicável durante a execução das obras de dragagem de aprofundamento para as profundidades de 16 e 17 metros, de modo que eventuais variações nos volumes necessários à execução dessas intervenções sejam de responsabilidade da concessionária. Essa cláusula merece ser reavaliada. As obras de aprofundamento constituem o principal componente de investimento da concessão e concentram parcela significativa dos riscos associados à fase inicial do projeto. Conforme indicado nas Tabelas 8 e 9 da Nota Técnica nº 15, os serviços de dragagem representam aproximadamente R$446 milhões dos investimentos previstos. Além de sua elevada materialidade financeira, essas intervenções estão sujeitas a incertezas inerentes às condições efetivamente encontradas durante a execução das obras, incluindo variações de batimetria, características geotécnicas do material dragado, necessidade de sobredragagem e eventuais processos de reassoreamento. Nesse contexto, questiona-se o fato de o contrato prever mecanismo de compartilhamento para a dragagem de manutenção, mas não adotar tratamento semelhante para a dragagem de aprofundamento. Em ambos os casos, os volumes efetivamente executados podem divergir das estimativas de referência em razão de fatores que não são controláveis pelo concessionário, no entanto, o compartilhamento de risco é previsto apenas para a atividade de manutenção, enquanto a atividade de maior impacto financeiro permanece integralmente alocada ao concessionário. Diante disso, solicita-se uma revisão da cláusula 18.3 do contrato, de forma a ajustar a matriz de riscos da concessão de forma a estender às obras de dragagem de aprofundamento mecanismo semelhante ao já previsto para a dragagem de manutenção. Para tanto, sugere-se a definição de uma Faixa de Valores de Referência específica para os volumes de dragagem de capital, com previsão de reequilíbrio econômico-financeiro quando os desvios observados ultrapassarem os limites contratualmente definidos.
391	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		O Produto 9 - Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeiro, evidencia que os primeiros anos contratuais, concentram diversas de obrigações financeiras e investimentos que impõem pressão sobre o fluxo de caixa da concessionária. Nesse período, o concessionário deve realizar o pagamento da outorga, a integralização escalonada do capital social, a constituição da garantia de execução contratual, o pagamento da contribuição fixa anual de R$ 200 milhões, a contribuição variável correspondente a 23,03% da receita operacional bruta, a retenção da receita líquida na Conta Retenção e a execução da maior parte dos investimentos de dragagem e derrocagem previstos para o projeto. Ao mesmo tempo, a concessionária está autorizada a cobrar apenas 69,9% da tarifa-teto nos três primeiros anos da concessão e 89,7% até o sexto ano, o que limita a geração de receitas no período de maior necessidade de desembolsos. Conforme demonstrado no modelo econômico-financeiro de referência, essa combinação resulta em fluxos de caixa negativos nos anos iniciais da concessão, exigindo aportes elevados para suportar a fase de implantação. Também, o modelo indica que a recuperação do capital investido ocorre apenas por volta do 12º ano contratual, evidenciando a elevada concentração de riscos e desembolsos no início da concessão. Tal configuração tende a elevar a barreira de entrada do certame, restringindo a participação a agentes com elevada capacidade de aporte de

			capital e reduzindo a atratividade do projeto para potenciais investidores. Como consequência, pode haver aumento da percepção de risco e apresentação de propostas mais conservadoras, prejudicando a competitividade da licitação e da maximização de valor para o Poder Concedente. Diante desse cenário, solicita-se uma reavaliação da distribuição temporal das obrigações financeiras da concessão, de forma a reduzir a concentração de desembolsos nos primeiros anos do contrato. Entre as alternativas possíveis, destacam-se: (i) o diferimento ou redução da contribuição fixa anual, vinculando seu início por completo à conclusão da 1ª Fase de aprofundamento; (ii) a adoção de mecanismos de liberação parcial dos recursos da conta retenção conforme o cumprimento dos marcos de implantação; e (iii) a revisão da curva de escalonamento tarifário, permitindo a cobrança de parcela adicional da Tarifa-Teto já nas fases iniciais de operação. Essas medidas contribuiriam para um perfil de caixa mais equilibrado durante a implantação do projeto, sem comprometer os mecanismos de garantia contratual ou os objetivos regulatórios da concessão.
392	Minuta de Contrato	11	A Minuta de Contrato prevê, em sua Cláusula 11, a constituição de uma Conta Retenção destinada a assegurar o cumprimento das obrigações contratuais da concessão. O contrato define que, durante a 1ª Fase de Implantação será retido o equivalente a 30,1% da receita líquida da concessionária, percentual que passa para 10,3% na 2ª Fase. O saldo acumulado somente é liberado após a verificação, pela ANTAQ, do cumprimento de todas as obrigações de implantação previstas para o empreendimento. Entretanto, considerando que os investimentos serão estruturados em duas fases independentes, entende-se que a sistemática atual resulta em uma retenção excessiva de recursos, uma vez que os valores associados à 1ª Fase permanecem indisponíveis mesmo após a conclusão e certificação dessa etapa. Dessa forma, sugere-se a revisão da Subcláusula 11.2.3 para permitir a liberação parcial dos recursos da Conta Retenção à medida que os marcos de implantação sejam concluídos e formalmente atestados pela ANTAQ, ou seja, recomenda-se que os valores vinculados à 1ª Fase sejam liberados após a comprovação de seu cumprimento, permanecendo retido apenas o montante necessário para garantir a execução das obrigações da 2ª Fase. A medida preserva a função da Conta Retenção como mecanismo de garantia contratual, ao mesmo tempo em que reduz a imobilização desnecessária de recursos e contribui para uma gestão financeira mais eficiente da concessão.
393	Minuta de Contrato	Apêndice B do Anexo 3	O Apêndice B, do Anexo 3, localizado na Minuta de Contato estabelece que 51,3% do Índice de Reajustamento Contratual (IRC) está vinculado à variação cambial, representando a parcela de maior peso na composição do índice. Conforme indicado na Nota Técnica nº 15, essa parcela está associada principalmente aos custos de dragagem (excluído o combustível) e ao sistema VTMIS. Entretanto, os próprios estudos que embasam a modelagem indicam que parte relevante desses custos está vinculada ao mercado europeu. Em especial, o item 4.42 da Nota Técnica nº 15 registra que o orçamento do VTMIS foi atualizado considerando a inflação da União Europeia e o câmbio euro/real. Adicionalmente, o estudo reconhece que o mercado de dragagem possui abrangência global e é concentrado em poucos agentes econômicos, com relevante participação de empresas europeias. Diante desse contexto, a adoção da PTAX dólar/real como referência para a parcela cambial do IRC pode gerar descasamento entre o índice de reajuste das receitas e a moeda em que efetivamente são incorridos parcela significativa dos custos da concessionária. Considerando que essa componente representa mais da metade da cesta de reajuste, eventuais divergências entre a evolução do euro e do dólar frente ao real podem produzir desequilíbrios econômicos relevantes ao longo da vigência contratual. Dessa forma, sugere-se reavaliar a composição da parcela cambial do IRC, de modo que ela reflita de forma mais aderente a

			estrutura de custos do setor. Assim, recomenda-se a adoção do euro como moeda de referência para a parcela cambial.
394	Minuta de Contrato	Subcláusulas 24.2.1	A Minuta de Contrato prevê, nas Subcláusulas 18.3 e 18.4, mecanismos de compartilhamento de risco para eventos relacionados à dragagem, incluindo desvios nos volumes de assoreamento da dragagem de manutenção e variações nos volumes de remoção de material rochoso. Contudo, a Subcláusula 24.2.1 estabelece que, para essas situações, a Revisão Extraordinária somente poderá ser realizada a partir do 5º ano do Contrato de Concessão, o que significa que eventuais desequilíbrios ocorridos durante os primeiros anos da concessão, ainda que decorrentes de riscos compartilhados pelo contrato, não poderão ser recompostos no período adequado, reduzindo a efetividade dessa proteção contratual. Considerando que os primeiros anos da concessão concentram o período de maior exposição financeira do projeto, marcado pela realização dos investimentos obrigatórios, pela execução das obras de dragagem e pela maior pressão sobre o fluxo de caixa da concessionária, a exigência de aguardar até o 5º ano para pleitear a recomposição de um desequilíbrio ocorrido, pode gerar impactos financeiros relevantes no momento de mais crítico do projeto. A postergação da recomposição transfere ao concessionário a necessidade de absorver integralmente seus efeitos por período prolongado, aumentando a pressão sobre a liquidez do projeto e, potencialmente, comprometendo a capacidade de execução dos investimentos previstos. Diante disso, sugere-se a revisão da Subcláusula 24.2.1 para permitir que os eventos previstos nas Subcláusulas 18.3 e 18.4 sejam objeto de Revisão Extraordinária a em qualquer momento da concessão, desde que ultrapassado o limiar de materialidade já estabelecido no contrato. Caso o poder concedente entenda que alguma restrição temporal seja necessária, propõe-se, em caráter subsidiário, a redução do prazo para o 2º ano do contrato, de modo a ao menos cobrir o período de maior concentração de investimentos e exposição financeira. Essa alteração, contribuiria para conferir efetividade real aos mecanismos de compartilhamento de risco já previstos na Minuta e para preservar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão no período de maior exposição do projeto.
395	Minuta de Contrato	Subcláusula 18.3.4; Anexo 1, item 96	A Subcláusula 18.3.4 afasta a sistemática da Faixa de Variação de Referência (FVR) de assoreamento durante o período de execução das obras de aprofundamento para 16 e 17 metros, exclusão repetida no item 96 do Anexo 1. A suspensão tem razão de ser onde e quando há dragagem de aprofundamento em curso: nesses trechos, a draga está removendo volume para atingir a cota de projeto, e sobrepor a esse processo o mecanismo de assoreamento de manutenção não faria sentido. O ponto está no alcance da suspensão. O aprofundamento é faseado — 16 metros entre os anos 1 e 3 e 17 metros no ano 6 — e executado trecho a trecho, mas a redação não deixa claro se a FVR fica suspensa apenas nos trechos e períodos efetivamente sob a frente de obra ou em todo o canal durante toda a janela. Na leitura mais ampla, a concessionária absorve, sem o compartilhamento, o assoreamento de manutenção que continua ocorrendo nos trechos fora da frente de dragagem e nos intervalos entre as fases, como os anos 4 e 5, em que não há obra de aprofundamento em andamento. Diante disso, recomenda-se esclarecer, na Subcláusula 18.3.4 e no item 96 do Anexo 1, que a suspensão da FVR se aplica somente aos trechos e aos períodos em que a dragagem de aprofundamento estiver efetivamente em execução, permanecendo a sistemática normal da FVR aplicável ao assoreamento de manutenção dos demais trechos e dos intervalos entre as fases. Recomenda-se, ainda, definir marcos objetivos de início e fim da suspensão por trecho, atestados por batimetria, para tornar essa fronteira verificável. O ajuste preserva a lógica de não medir assoreamento onde se está dragando e, ao mesmo tempo, mantém o assoreamento de manutenção comum sob o

			mesmo regime de compartilhamento aplicável no resto da concessão, evitando que a concessionária responda sozinha por um risco que o contrato divide.
396	Minuta de Contrato	Subcláusula 24.2.1	A Subcláusula 24.2.1 estabelece que, nas hipóteses das Subcláusulas 18.3 e 18.4, a Revisão Extraordinária só poderá ser realizada a partir do 5º ano de vigência do Contrato de Concessão, e que os pedidos subsequentes não poderão ser apresentados em intervalo inferior a cinco anos contados da última revisão realizada. Essa trava temporal destoa da arquitetura do próprio contrato em três pontos. A medição do assoreamento é anual, na forma do item 99 do Anexo 1: o contrato produz, todo ano, um resultado objetivo e auditável de comparação com a FVR, mas impede que ele produza efeito por até cinco anos. O derrocamento da Subcláusula 18.4 ocorre durante as obras de aprofundamento, e o volume de rocha excedente da obra de 16 metros materializa-se entre os anos 1 e 3, de modo que a concessionária carregaria integralmente esse custo, já limitado pela sistemática de compartilhamento, por até quatro anos antes de poder protocolar o pleito. E o intervalo mínimo de cinco anos entre pedidos faz com que excedentes sucessivos se acumulem num único processo quinquenal, concentrando num só pleito um passivo que o item 99 já apura ano a ano. A própria minuta reconhece que a FVR é um sistema autossuficiente de aferição: a Subcláusula 24.1.1 exclui expressamente as hipóteses das Subcláusulas 18.3 e 18.4 do gatilho de materialidade de 1% da receita bruta anual média. Se a FVR dispensa o filtro de materialidade porque já traz os seus próprios limites, não há razão para submetê-la a um filtro temporal que nenhum outro evento da matriz possui. Diante disso, recomenda-se suprimir a Subcláusula 24.2.1 ou, subsidiariamente, ajustá-la para: (i) permitir a apresentação de pedidos relativos à Subcláusula 18.3 em bases anuais, após cada aferição in situ prevista no item 99 do Anexo 1; (ii) permitir a apresentação de pedidos relativos à Subcláusula 18.4 a partir da conclusão de cada fase de aprofundamento, quando o volume derrocado se torna mensurável; e (iii) prever que, mantida qualquer carência, o saldo apurado seja atualizado financeiramente pela Taxa de Desconto contratual entre a data da aferição e a data da efetiva recomposição, de modo que a postergação do processamento não transfira valor entre as partes. O ajuste alinha o direito de revisão à periodicidade de medição que o próprio contrato adota, evita a acumulação de passivos em pleitos quinquenais e impede que o simples descompasso temporal entre a aferição e a recomposição transfira valor entre as partes.
397	Minuta de Contrato	Subcláusulas 24.1.1 e 24.1.3	As Subcláusulas 24.1.1 e 24.1.3 apontam em direções opostas quanto à agregação de eventos para fins do gatilho de materialidade. A Subcláusula 24.1.1 define como alteração relevante o evento ou, em um período contínuo de doze meses, o conjunto de eventos que cause impacto superior a 1% da receita bruta anual média, admitindo, portanto, a agregação. Já a Subcláusula 24.1.3 determina que, no pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, o percentual seja aferido para cada evento de forma isolada. A raiz do problema está na aferição isolada, que pressupõe uma unidade de “evento” que o contrato não define e que, na prática, não tem contorno objetivo. Uma mesma perturbação — um processo de licenciamento, uma condição geológica, uma exigência regulatória sucessiva — desdobra-se em custos que tanto podem ser lidos como um único evento quanto como vários, e não há critério que diga onde um termina e o outro começa. Assim, a aferição isolada permite fragmentar uma perturbação única em subeventos, cada um abaixo de 1%, neutralizando o gatilho, ao mesmo tempo em que nega remédio a eventos economicamente conexos que, somados, são relevantes. O que afeta o equilíbrio econômico-financeiro do contrato é o impacto agregado no período, e não o número de rótulos em que ele é repartido — critério que a própria Subcláusula 24.1.1 já consagra ao definir a materialidade pelo conjunto de eventos de doze meses. Diante disso, recomenda-se ajustar a Subcláusula

			24.1.3 para estabelecer, como regra, que o gatilho de materialidade da Subcláusula 24.1.1 seja aferido de forma agregada, considerando o impacto conjunto dos eventos ocorridos em período contínuo de doze meses. A aferição isolada, se mantida, deve ficar restrita a eventos genuinamente autônomos, sem qualquer conexão causal ou temporal entre si, de modo que não possa ser utilizada para fracionar uma perturbação única e frustrar o reequilíbrio que a Subcláusula 24.1.1 assegura. O ajuste elimina a contradição entre os dois dispositivos e assegura que o critério de agregação previsto na Subcláusula 24.1.1 não seja neutralizado apenas pela forma de apresentação do pedido, conferindo previsibilidade ao processamento da Revisão Extraordinária.
398	Minuta de Contrato	Subcláusulas 18.1.26, 18.2.13 e 18.4	O risco geológico está repartido em três camadas: condições geológicas adversas que caracterizem Evento Segurável são da concessionária (18.1.26); condições geológicas adversas que não caracterizem Evento Segurável são do Poder Concedente (18.2.13); e material rochoso "não previsto nem caracterizado no Anexo 1 ou em documento disponível ao tempo da apresentação das propostas" segue o regime próprio da FVR de derrocagem (18.4). Vale ressaltar que o conceito de Evento Segurável, não possui na minuta os critérios objetivos que permitam aplicá-lo em situação concreta. Sem esses critérios, toda materialização de risco geológico se converte em disputa interpretativa sobre a segurabilidade em tese do evento, com o ônus de prova em aberto. O problema é agravado pela base de dados: o Apêndice B do Anexo 1 informa que os levantamentos geofísicos e geotécnicos que suportam o anteprojeto do INPH datam de 2017, enquanto as batimetrias são de 2023 e 2024. Levantamentos geotécnicos com quase uma década na data provável do leilão são exatamente o tipo de assimetria informacional que a cláusula 18.4 tenta endereçar, e por isso a definição precisa do que se considera "previsto e caracterizado nos documentos disponíveis" é tão relevante quanto a própria FVR. Diante disso, recomenda-se: (i) incluir, no capítulo de definições do contrato, critérios objetivos de caracterização do Evento Segurável, sugerindo-se como referência a disponibilidade efetiva de cobertura no mercado segurador nos 2 anos anteriores à materialização do risco, por ao menos 2 seguradoras autorizadas pela SUSEP, em condições comerciais compatíveis com as práticas do setor, até o limite das importâncias seguráveis usuais; (ii) listar em apêndice específico do Anexo 1 os documentos geotécnicos considerados "disponíveis ao tempo da apresentação das propostas" para fins da subcláusula 18.4, com identificação de título, autor, data e abrangência espacial de cada levantamento; e (iii) esclarecer que os custos de investigação, identificação e caracterização de materiais, já contemplados nas subcláusulas 18.4.2 e 18.4.3 para o regime da FVR, recebem o mesmo tratamento nas hipóteses das subcláusulas 18.1.26 e 18.2.13. A definição objetiva do Evento Segurável e a listagem dos documentos geotécnicos de referência retiram do caso concreto a controvérsia sobre a fronteira do risco geológico, permitindo que cada parte precifique a sua parcela com segurança.
399	Minuta de Contrato	Subcláusula 18.3.3; Anexo 1, Apêndice B, item 4; Anexo 1, item 98	A Subcláusula 18.3.3 da Minuta de Contrato confere ao Poder Concedente direito a reequilíbrio em seu favor sempre que o volume de assoreamento observado ficar abaixo do limite mínimo da Faixa de Valores de Referência (FVR), capturando 50% da economia apurada. Essa regra colide com o item 4 do Apêndice B do Anexo 1 ("Estudos adicionais"), que atribui à Concessionária a elaboração de estudos e projetos para a implantação de um guia-corrente de aproximadamente 6 km no Trecho I, obra cuja finalidade declarada, conforme o projeto básico elaborado pela Unicamp em 2024 e referido no mesmo apêndice, é reduzir a taxa de assoreamento e os volumes de dragagem de manutenção. O item 98 do Anexo 1, por sua vez, informa que os limites da FVR correspondem à média das variações verificadas nos volumes de dragagem realizados no estuário nos anos de 2020, 2021 e 2022, extrapolada para os gabaritos de 16 e 17 metros: a faixa foi calibrada, portanto, sobre um

			estuário sem guia-corrente. A combinação dos dois dispositivos produz um efeito contraproducente. Se o guia-corrente for implantado e funcionar, os volumes anuais de assoreamento cairão abaixo do limite mínimo da FVR, e a subcláusula 18.3.3 conferirá ao Poder Concedente o direito a reequilíbrio em seu favor, capturando 50% da economia gerada por um investimento realizado e custeado pela própria concessionária. O contrato pune financeiramente quem investe na solução estrutural do assoreamento. O resultado previsível é que licitante racional não implantará a estrutura, ou a precificará como custo sem retorno, frustrando o objetivo declarado do próprio Anexo 1. Soma-se a isso uma indefinição de escopo: o Apêndice B obriga a "elaboração de estudos e projetos para a implantação" do guia-corrente, redação que não esclarece se a execução da obra é investimento obrigatório, facultativo ou condicionado a decisão posterior do Poder Concedente, nem qual o tratamento do respectivo CAPEX, que não figura nas tabelas de investimento obrigatório. Os precedentes de Paranaguá e Itajaí rejeitam alterações dos percentuais de compartilhamento da FVR, e esta contribuição não propõe alterá-los. O que se propõe é a neutralização de um efeito colateral não endereçado pela modelagem, em linha com a lógica, aceita nos precedentes, de que a FVR mede desvios exógenos de sedimentação, não reduções endógenas produzidas por investimento da própria parte. Diante disso, recomenda-se: (i) incluir na subcláusula 18.3.3 ressalva expressa excluindo do gatilho de reequilíbrio em favor do Poder Concedente a redução de volume de assoreamento decorrente, direta e comprovadamente, de investimento em obra de contenção de sedimentos realizado pela concessionária às suas expensas, prevendo-se, alternativamente, a recalibração da FVR mediante nova campanha de medição após a entrada em operação da estrutura; (ii) esclarecer no Apêndice B do Anexo 1 a natureza da obrigação relativa ao guia-corrente, distinguindo a obrigação de elaborar estudos e projetos da decisão de implantação, e definindo, para a hipótese de implantação, o tratamento do investimento (investimento obrigatório com meta própria, investimento voluntário com regime de remuneração definido, ou objeto de Proposta Apoiada nos termos da Cláusula 23); e (iii) divulgar, com os estudos, a simulação hidrodinâmica comparativa com e sem a estrutura, com o percentual de redução de assoreamento esperado por trecho, informação hoje ausente da documentação e indispensável para precificar tanto a obra quanto a FVR. A medida elimina o desincentivo à implantação de obra cuja finalidade declarada é reduzir os custos de dragagem de manutenção ao longo de toda a concessão, sem alterar os percentuais de compartilhamento de risco já pactuados na FVR, e confere segurança jurídica à decisão de investir na solução estrutural do assoreamento.
400	Minuta de Contrato	Subcláusula 18.2.8; Anexo 1, itens 105 a 110	A Minuta de Contrato, em sua Subcláusula 18.2.8, aloca ao Poder Concedente os passivos ambientais não conhecidos e preexistentes à Data de Assunção, desde que identificados pela Concessionária em até 12 (doze) meses. O item 105 do Anexo 1 operacionaliza essa regra por meio de laudo de consultoria ambiental independente, e o item 110 estabelece que a não entrega do laudo no prazo implicará presunção absoluta de inexistência de qualquer Passivo Ambiental não conhecido. A previsão merece reavaliação em dois aspectos. O primeiro diz respeito à adequação do prazo à natureza do objeto. A investigação de passivos em ambiente estuarino submerso, de aproximadamente 25 km de extensão, conduzida conforme a Resolução CONAMA nº 420/2009 — que exige avaliação preliminar seguida de investigação confirmatória, nos termos do item 108 —, depende de janelas meteoceanográficas favoráveis, da mobilização de embarcações e da realização de campanhas de amostragem sequenciais. O prazo de doze meses mostra-se factível para a avaliação preliminar, porém exíguo para a investigação confirmatória de todas as áreas suspeitas, sobretudo por correr em paralelo à assunção operacional do ativo e ao início do licenciamento da obra de aprofundamento para 16 metros. O segundo aspecto refere-se à desproporção da sanção prevista no item 110. A presunção absoluta converte um atraso de

			natureza procedimental na perda definitiva de um direito patrimonial cuja causa — a contaminação preexistente — é alheia à conduta da concessionária. A consequência não guarda proporcionalidade com a natureza do descumprimento, pois transfere ao parceiro privado o ônus integral de um passivo que o próprio contrato reconhece ser de responsabilidade do Poder Concedente. Diante disso, recomenda-se a revisão da Subcláusula 18.2.8 e dos itens 105 e 110 do Anexo 1 para: (i) ampliar o prazo de identificação dos passivos ambientais não conhecidos para 24 (vinte e quatro) meses ou, alternativamente, estruturá-lo em duas fases vinculadas à Resolução CONAMA nº 420/2009, sendo 12 (doze) meses para a apresentação do laudo de avaliação preliminar, com indicação das áreas suspeitas, e 12 (doze) meses adicionais para a investigação confirmatória das áreas indicadas; e (ii) substituir a presunção absoluta prevista no item 110 por presunção relativa, admitindo prova em contrário quando o passivo, por sua natureza ou localização, não fosse identificável pelas técnicas de investigação exigíveis no período, mantida em qualquer caso a prerrogativa da ANTAQ prevista no item 111. O ajuste conferiria maior proporcionalidade ao regime de identificação de passivos, compatibilizando o prazo com as condições concretas de investigação da área e evitando que a concessionária responda, de forma definitiva, por passivo preexistente e alheio ao seu controle. A medida tornaria a matriz de riscos mais aderente ao princípio da alocação eficiente, segundo o qual cada risco deve ser atribuído à parte com melhores condições de geri-lo ou absorvê-lo.
401	Minuta de Contrato	Subcláusula 18.2.9; Anexo 1, item 81	A Minuta de Contrato, em sua Subcláusula 18.2.9, aloca ao Poder Concedente os riscos associados à implementação de novo PDO em local diferente do atual, em decorrência de determinação específica de órgão ambiental competente ou do Poder Concedente. O item 81 do Anexo 1, por sua vez, estabelece que, na mesma hipótese, caberá à Concessionária arcar com tais obrigações, incluindo o correspondente processo de licenciamento ambiental, sendo o evento passível de reequilíbrio. Embora as previsões sejam conciliáveis — a Concessionária executa e adianta os recursos, e o reequilíbrio recompõe o dispêndio —, o Anexo 1 não disciplina quem suporta o custo no intervalo entre o desembolso e a conclusão do processo de Revisão Extraordinária. Para um novo polígono, com licenciamento ambiental próprio, esse intervalo pode alcançar anos e valores da ordem de dezenas de milhões de reais, onerando o fluxo de caixa da concessionária por período prolongado, a despeito de se tratar de risco que a própria matriz de riscos aloca ao Poder Concedente. Cabe registrar que esse intervalo é agravado pela restrição temporal da Subcláusula 24.2.1, que condiciona a realização da Revisão Extraordinária ao 5º ano do Contrato de Concessão; por isso, a harmonização ora proposta deve ser considerada em conjunto com a supressão ou a flexibilização dessa trava temporal, sob pena de o custo de carrego recair sobre a concessionária por período ainda mais prolongado. Diante disso, recomenda-se a harmonização do item 81 do Anexo 1 com a Subcláusula 18.2.9, de modo a explicitar que os desembolsos relativos a novo PDO determinado por órgão ambiental competente ou pelo Poder Concedente serão objeto de recomposição, com atualização financeira pela Taxa de Desconto contratual, contada desde a data de cada desembolso, precisamente por se tratar de risco alocado ao Poder Concedente. A medida elimina a ambiguidade entre os dois dispositivos e assegura a integral recomposição do dispêndio incorrido pela concessionária em obrigação que não lhe é imputável, preservando o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a coerência da matriz de riscos.
402	Minuta de Contrato	Anexo 3; matriz de riscos	A modelagem econômico-financeira que baliza a Tarifa de Referência Pré-Leilão incorpora, em seu caso-base, uma demanda extraordinária de disposição oceânica de 2.087.801 m³ no 3º ano da concessão, associada às obras do Túnel Santos–Guarujá, adicional aos volumes recorrentes de terceiros considerados nos estudos (512.880 m³/ano no setor de uso

			controlado e 310.250 m³/ano no setor de uso restrito), conforme as premissas de receita do EVTEA registradas nos itens 4.76 e 4.77 da Nota Técnica nº 15/2026. Embora o risco de variação de demanda seja da concessionária, nos termos da Subcláusula 18.1.33, e a presente contribuição não pretenda realocá-lo, a receita ora destacada é qualitativamente distinta da flutuação ordinária de mercado. Ela não decorre da dinâmica comercial do canal, mas de uma decisão de investimento do próprio Poder Público, cujo cronograma e cuja efetivação dependem exclusivamente de atos estatais, sobre os quais a futura concessionária não detém qualquer governabilidade. Trata-se, ademais, de receita cuja realização é especialmente suscetível de postergação. O histórico de grandes obras de infraestrutura no País evidencia atrasos recorrentes entre a decisão de investimento e a execução física, de modo que a disposição do material dragado do Túnel — e, com ela, a receita extraordinária projetada para o 3º ano — pode não se materializar no tempo assumido pela modelagem, ou não ocorrer. Como o modelo é sensível ao momento de reconhecimento dos fluxos, a postergação de uma da receita atualmente alocada no 3º ano reduz o VPL do ativo, impactando na redução da contribuição variável: caso a obra atrase ou não se concretize, o valor presente projetado não se confirma e a concessionária passa a suportar, por meio de uma contribuição calibrada para cima, o risco de execução de um empreendimento público alheio à concessão. Diante disso, recomenda-se que a receita extraordinária vinculada à disposição do material do Túnel Santos–Guarujá seja retirada do caso-base que calibra a Tarifa de Referência Pré-Leilão e tratada como upside, a ser incorporada por ocasião de sua efetiva materialização, pelos mecanismos contratuais de recomposição cabíveis. Subsidiariamente, caso mantida no caso-base, recomenda-se que o Poder Concedente esclareça o peso dessa receita no fluxo de caixa e na formação da tarifa e reconheça expressamente que a sua frustração ou postergação — por decisão estatal de não executar, adiar ou alterar a logística de disposição da obra — constitui evento imputável ao Poder Público, ensejador de reequilíbrio na forma da Subcláusula 18.2. O tratamento da hipótese como upside preserva a consistência da modelagem, evita que os usuários do canal financiem, via tarifa, uma receita de ocorrência e cronograma incertos, e mantém o risco de execução da obra pública com a parte que efetivamente o controla, em consonância com o princípio da alocação eficiente, segundo o qual cada risco deve ser atribuído à parte com melhores condições de geri-lo ou absorvê-lo.
403	Minuta de Contrato	Anexo 1, Apêndice B, Tabelas 16 e 17; Relatório Socioambiental, Tabela 23 (p. 87-88)	O Apêndice B do Anexo 1 e o Relatório Socioambiental apresentam duas volumetrias distintas para a mesma obra de aprofundamento a 16 metros. O Apêndice B, por reproduzir o anteprojeto do INPH (Relatório nº 002/2024), adota volume total de 7.258.991,20 m³ — calculado sobre batimetrias de 2023/2024, com tolerância vertical de 0,7 m, discriminado nos Trechos 1A a 4 —, ao passo que a Tabela 23 do Relatório Socioambiental (p. 87-88) trabalha com 5.399.108,08 m³, sobre malha de quatro trechos e tolerância de 0,5 m. A diferença, de 1.859.883 m³ — cerca de 34% sobre a menor base —, não está reconciliada em nenhum documento: podem concorrer para ela a data das batimetrias, a tolerância vertical adotada, a subdivisão dos trechos e o escopo considerado, mas a documentação não demonstra qual fator explica qual parcela. Ainda que, pela hierarquia dos documentos, o volume do Apêndice B prevaleça por integrar anexo contratual, a definição não é meramente formal, pois três consequências práticas dependem da reconciliação. O requisito de habilitação técnica do edital — experiência mínima de 3.629.495,60 m³, correspondente a cerca de 50% do volume da primeira fase — foi calibrado sobre uma das volumetrias, e a base eleita precisa ser explicitada. O licenciamento ambiental correrá sobre a volumetria do estudo socioambiental, e uma diferença de 34% entre o volume licenciado e o volume contratual de referência é vetor conhecido de condicionantes adicionais e de retrabalho de EIA. E tanto a curva de contribuição para a autoridade portuária quanto a Conta Retenção foram dimensionadas sobre um CAPEX que reflete uma das duas bases. Convém, ademais, registrar

			expressamente a natureza da obrigação. A obrigação contratual central é de resultado — alcançar e manter as profundidades de projeto, aferidas por batimetria e refletidas no indicador IA do Anexo 1 (Tabela 14), que mede o percentual de área do canal com profundidade inferior à de projeto. Os volumes são dimensionamento, e não meta. Explicitar essa natureza evita que divergências volumétricas venham a ser convertidas, por qualquer das partes, em alegação de descumprimento ou em pretensão de reequilíbrio, ressalvado o regime específico das Faixas de Variação de Referência (FVR). Diante disso, recomenda-se: (i) publicar memória de reconciliação entre a Tabela 23 do Relatório Socioambiental (p. 87-88) e a Tabela 16 do Apêndice B do Anexo 1, apresentando, trecho a trecho, a batimetria de origem, a cota de projeto, a tolerância aplicada e o volume resultante; (ii) declarar expressamente, no Anexo 1, que os volumes do Apêndice B constituem referência de dimensionamento, sendo a obrigação da concessionária de resultado — o atingimento e a manutenção das profundidades de projeto aferidas na forma da Seção VI do Anexo 1; e (iii) confirmar qual volumetria fundamenta o quantitativo de habilitação técnica do edital e o CAPEX considerado na curva tarifária e na Conta Retenção. Recomenda-se, ainda, uniformizar a profundidade-objeto dos estudos de aprofundamento futuro, referida como 18 metros no Apêndice B do Anexo 1 e com indicação diversa no corpo do edital. A reconciliação assegura que licitantes, financiadores e órgão ambiental trabalhem sobre a mesma base física, elimina divergências que hoje comprometem a precificação e o licenciamento da obra e delimita com clareza o que constitui obrigação de resultado e o que é mero dimensionamento, conferindo segurança jurídica ao certame e à execução do contrato.
404	Minuta de Contrato	Anexo 1 e Anexo 3 (curva 69,9% / 89,7% / 100%)	O Anexo 3 estabelece uma curva de escalonamento tarifário atrelada à profundidade efetivamente entregue, remunerando a Concessionária com 69,9% da Tarifa Teto no gabarito de 15 metros, 89,7% em 16 metros e 100% em 17 metros, ao passo que o Anexo 1 fixa as metas de profundidade e os parâmetros do Índice de Qualidade dos Serviços (IQS). O desenho é alinhado à lógica de vincular a receita à entrega. A previsão, contudo, não define o marco objetivo que dispara cada degrau tarifário. Entre a conclusão física da dragagem — aferível por levantamento batimétrico — e a plena fruição comercial da profundidade interpõem-se atos de terceiros: a aprovação dos levantamentos pela ANTAQ, com auxílio da Autoridade Portuária, e a homologação do novo Calado Máximo Operacional (CMO) pela Autoridade Marítima, ato discricionário de segurança da navegação cujo tempo a Concessionária não controla. A ausência de critério expresso gera insegurança em ambos os sentidos. Se o degrau tarifário for condicionado à homologação do CMO, a Concessionária poderá concluir a obra no prazo e, ainda assim, permanecer meses recebendo a tarifa do gabarito anterior em razão de atraso de ato que não lhe é imputável. A minuta não faz essa escolha, e a definição deve constar do instrumento, e não ficar ao encargo do intérprete. Preocupação análoga incide sobre o regime de penalidades. A tabela de metas do Anexo 1 já admite que o atraso na emissão de licenças ambientais atenua a temporalidade da obrigação, por remissão à cláusula de atrasos imputáveis ao Poder Público, mas não há previsão equivalente para o atraso na homologação do CMO pela Autoridade Marítima quando a Concessionária houver adotado todas as medidas técnicas ao seu alcance. Diante disso, recomenda-se: (i) definir no Anexo 3 o marco objetivo de aplicação de cada degrau tarifário, sugerindo-se a aprovação, pela ANTAQ, do levantamento batimétrico que demonstre o atingimento da profundidade de projeto, na forma da Seção VI do Anexo 1; (ii) prever que, cumpridas pela Concessionária todas as obrigações técnicas e documentais de sua alçada, o atraso na homologação do CMO pela Autoridade Marítima não obste a aplicação do degrau tarifário correspondente à profundidade fisicamente entregue e aprovada, nem caracterize descumprimento para fins de penalidade ou de Fator Q; e (iii) uniformizar, em todos os dispositivos que tratam de medição, a referência de maré (130 centímetros) e a periodicidade das aferições (trimestral para monitoramento e anual para

			verificação de metas), hoje redigidas com formulações distintas. Os ajustes conferem objetividade ao gatilho da transição tarifária, protegem a Concessionária contra a perda de receita por atraso de ato estatal alheio ao seu controle e eliminam divergências de medição, em consonância com o princípio da alocação eficiente, segundo o qual cada risco deve ser atribuído à parte com melhores condições de geri-lo.
405	Minuta de Edital	Minuta de edital, item 4.15; Nota Técnica nº 15/2026, itens 6.8, 6.12 e 6.13	O item 4.15 da minuta de edital adota, como limite máximo de desconto linear sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão na primeira etapa do julgamento, o teto de 5,8%, cuja derivação está descrita nos itens 6.8, 6.12 e 6.13 da Nota Técnica nº 15/2026. Segundo a Nota Técnica, o teto foi obtido a partir de cenário de estresse que pressupõe estrutura de capital composta por 100% de capital de terceiros, remunerada ao WACC regulatório de 9,92% ao ano fixado pelo Acórdão nº 329/2022-ANTAQ. Essa premissa merece revisão. A hipótese de alavancagem integral é cenário-limite que não corresponde à estrutura de capital factível de uma SPE sujeita ao escalonamento de capital social mínimo da Cláusula 13.7 do contrato, que exige aporte próprio crescente — da ordem de R$ 21,95 milhões antes da assinatura do contrato, elevando-se a um piso de aproximadamente R$ 277,4 milhões no período de maior desembolso. Ao calibrar o teto sobre uma estrutura sem qualquer parcela de capital próprio, a modelagem desconsidera o retorno exigido pelo capital que o próprio contrato torna obrigatório, cujo custo é superior ao da dívida. O custo de capital efetivo da concessão é, portanto, mais elevado do que o embutido no cenário de referência, o que significa que o projeto suporta, de forma sustentável, desconto inferior ao teto de 5,8% ali apurado. A consequência é relevante para a função do próprio limite. O teto de desconto existe como filtro de exequibilidade, destinado a impedir que a disputa conduza a propostas economicamente inviáveis ao longo da concessão. Um teto calibrado sobre estrutura de capital mais barata do que a exigida pelo contrato tende a ser permissivo, admitindo descontos vencedores que, uma vez confrontados com o custo real de capital e com o programa de investimentos obrigatórios — notadamente a dragagem de aprofundamento —, podem se revelar insustentáveis. O risco não recai apenas sobre a concessionária: propostas superarrojadas comprometem a capacidade de investimento e a qualidade do serviço e tendem a se converter, adiante, em pleitos de reequilíbrio ou na degradação da manutenção do canal, em prejuízo dos próprios usuários. Diante disso, recomenda-se recalibrar o teto máximo de desconto de modo que reflita o custo de capital efetivo de uma estrutura de capital factível, que incorpore a parcela de capital próprio exigida pelo escalonamento da Cláusula 13.7, e não o cenário-limite de 100% de capital de terceiros, assegurando que o limite cumpra sua função de filtro de exequibilidade e não admita descontos incompatíveis com o equilíbrio econômico-financeiro de longo prazo da concessão. A medida preserva a disputa por modicidade tarifária dentro de um limite tecnicamente consistente e exequível, ao mesmo tempo em que torna o teto aderente à estrutura de capital que o próprio contrato impõe, resguardando a exequibilidade das propostas e a continuidade do serviço ao longo da concessão, em consonância com o princípio da alocação eficiente de riscos.
406	Minuta de Contrato	Cláusula 11; subcláusula 21.8.3; Anexo 3	A modelagem econômico-financeira institui uma Conta Retenção que retém parcela da receita da Concessionária nos primeiros anos — 30,1% nos anos 1 a 3 e 10,3% nos anos 4 a 6, percentuais associados aos complementos dos degraus tarifários —, com remuneração estimada em 4,8% real ao ano e liberação integral no 7º ano, condicionada à comprovação dos investimentos obrigatórios e sem liberações parciais intermediárias, cabendo ao Verificador Independente certificar mensalmente os depósitos, na forma da Subcláusula 21.8.3. O mecanismo visa atuar como garantia de investimento. O desenho, contudo, está incompleto em pontos que afetam diretamente a financiabilidade do projeto, a começar pela forma de liberação. A devolução em bloco único no 7º ano ignora que os investimentos

			obrigatórios possuem dois marcos independentes: a obra de aprofundamento para 16 metros, concluída até o 3º ano, e a de 17 metros, no 6º ano. Reter até o 7º ano recursos correspondentes a um investimento já entregue e verificado no 3º ano onera o financiamento sem qualquer ganho de garantia, pois a parcela retida sobre a receita dos anos 4 a 6 permanece integralmente disponível para assegurar a segunda fase. O custo dessa fricção financeira é precificado na proposta e suportado, ao fim, pelos próprios usuários do canal. A minuta tampouco disciplina outros aspectos essenciais do regime: a titularidade dos recursos e de seus rendimentos durante a retenção, o risco de crédito e os critérios de elegibilidade da instituição depositária, a admissibilidade de cessão fiduciária do saldo em favor dos financiadores da concessão e o destino dos valores nas hipóteses de extinção antecipada ou de conclusão antecipada das obras. Diante disso, recomenda-se: (i) instituir a liberação parcial por marcos, com a devolução da parcela retida nos anos 1 a 3 mediante comprovação, aferida pela ANTAQ na forma do Anexo 1, da conclusão da obra de aprofundamento para 16 metros, mantendo-se retida a parcela dos anos 4 a 6 até a comprovação da obra de 17 metros; e (ii) detalhar, na Cláusula 11 e no Anexo 3, a titularidade dos recursos e respectivos rendimentos, os critérios de elegibilidade da instituição depositária, a admissibilidade da cessão fiduciária do direito ao saldo em favor dos financiadores e o destino dos valores nas hipóteses de extinção antecipada. A liberação parcial por marcos preserva a função de garantia do mecanismo — cada parcela só é devolvida contra a comprovação do investimento a que se vincula —, ao mesmo tempo em que alinha a retenção à efetiva entrega de cada fase, reduz o custo de capital embutido nas propostas e, por consequência, a tarifa suportada pelos usuários, em consonância com o princípio da alocação eficiente de riscos.
407	Minuta de Contrato	Anexo 1; Anexo 8	O objeto da concessão abrange a manutenção das profundidades nos berços do complexo — a Faixa de Variação de Referência (FVR) de 16 e 17 metros incorpora 472.000 m³/ano de manutenção de berços —, mas a documentação não traz relação fechada das instalações abrangidas por essa obrigação. Para cada berço, certos atributos precisam estar definidos antes do leilão: a quem cabe a manutenção da profundidade existente (à Concessionária, à Autoridade Portuária ou ao arrendatário); qual a profundidade de referência a ser mantida; a quem cabe o eventual aprofundamento; e como se coordenam as janelas operacionais entre a dragagem e a operação do terminal, no âmbito do Comitê de Dragagem do Anexo 8. O ponto central da contribuição é o risco de a Concessionária não conseguir dragar determinados berços à profundidade exigida. O aprofundamento junto a um berço pressupõe que a estrutura do cais suporte o calado pretendido: a dragagem no pé da estrutura altera o equilíbrio geotécnico e pode exigir o reforço estrutural do próprio berço — obra que recai sobre ativo de titularidade do arrendatário ou da Autoridade Portuária, sobre o qual a Concessionária do canal não tem domínio nem ingerência. Haverá, portanto, berços em que a Concessionária não poderá executar o aprofundamento enquanto o titular da instalação não promover o reforço estrutural necessário, circunstância que precisa estar contratualmente prevista para não se converter em obrigação de resultado impossível de cumprir por fato de terceiro. A indefinição não é meramente documental: contamina a formação do OPEX — os 472.000 m³/ano pressupõem base física identificada —, a matriz de riscos e a relação com terceiros que não participam desta licitação. O problema é agravado pela existência de processos paralelos de arrendamento no mesmo complexo, como o do Tecon Santos 10, cuja interface com as obras de dragagem do canal e com o cronograma de implantação de outros terminais, incluindo o futuro terminal de cruzeiros, ainda não está disciplinada. Não se pretende, com isso, regular a governança dos terminais — matéria estranha ao objeto —, mas apenas delimitar com precisão a fronteira física e econômica entre as outorgas, questão que pertence integralmente ao contrato do canal. Diante disso, recomenda-se: (i) incluir, como apêndice do Anexo 1, tabela fechada dos berços e trechos

			abrangidos pela obrigação de manutenção, indicando, para cada instalação, a identificação e o titular, a profundidade de referência, o responsável pela manutenção, o responsável por eventual aprofundamento e pelo respectivo licenciamento, e a regra de coordenação de janelas operacionais no âmbito do Comitê de Dragagem do Anexo 8; e (ii) prever expressamente que a obrigação de aprofundamento ou manutenção em cada berço fica condicionada à adequação estrutural da respectiva instalação, cabendo o eventual reforço estrutural ao titular do berço ou ao Poder Concedente, e que o atraso ou a impossibilidade de dragagem decorrente da ausência desse reforço não é imputável à Concessionária, não enseja penalidade e, quando afetar a FVR, dá causa a reequilíbrio. As medidas asseguram base física identificada para a obrigação de dragagem, protegem a Concessionária contra a responsabilização por fato de terceiro alheio ao seu controle, em consonância com o princípio da alocação eficiente, segundo o qual cada risco deve ser atribuído à parte com melhores condições de geri-lo ou absorvê-lo.
408	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		O Produto 3 – Relatório de Mercado projeta a demanda de carga conteinerizada do Complexo Portuário de Santos por abordagem top-down (Seção 7.1), partindo do mercado brasileiro de contêineres e alocando ao porto uma parcela desse mercado com base em participações históricas e premissas de market share. Na análise de capacidade (Seção 9.1), o estudo incorpora de forma detalhada a expansão da oferta interna do próprio complexo, inclusive o STS10 (Tecon Santos 10), evoluindo a capacidade de cerca de 5 milhões de TEU em 2023 para cerca de 9 milhões em 2030 e 11 milhões a partir de 2040. A projeção de demanda, contudo, não incorpora de forma quantificada e prospectiva dois fatores materiais demonstrados por dados oficiais recentes: a entrada e a expansão de capacidade concorrente de contêineres em outros complexos portuários brasileiros e a trajetória de perda de participação relativa de Santos no mercado nacional. Quanto à nova capacidade, encontram-se operacionais e em expansão física diversos terminais pelo Brasil, cita-se, por exemplo, a Portonave, em Navegantes (de 1,5 para 2,0 milhões de TEU/ano), e o Porto Itapoá (Fase IV, até 1,8 milhão de TEU/ano); em fase final de obras o TUP da APM Terminals em Suape (400 mil TEU/ano, operação no 2º semestre de 2026) e o terminal greenfield da Imetame em Aracruz-ES (cerca de 1,2 milhão de TEU/ano, operação prevista para meados de 2028); e em estruturação regulatória o ITJ01, em Itajaí (referência de projeto de cerca de 1,55 milhão de TEU/ano), e o SSB01, em São Sebastião-SP (implantação faseada de 400 mil, 810 mil e, na situação definitiva, 1,35 milhão de TEU/ano). Ainda que a capacidade nominal de projeto, superior a 8 milhões de TEU/ano no somatório, não se converta integral e imediatamente em carga capturada, a contestabilidade da carga conteinerizada brasileira aumenta de forma relevante ao longo do horizonte contratual, tendendo a reduzir a fração do crescimento nacional capturável por Santos. Quanto ao market share, os dados da ANTAQ indicam que a participação do Complexo de Santos na movimentação nacional em TEUs recuou de um pico de aproximadamente 43% para 38% em 2024 e 2025. Embora Santos tenha crescido em volume absoluto, cresceu abaixo do mercado brasileiro. A manutenção de uma participação histórica praticamente constante ao longo de todo o horizonte projetado, portanto, tende a superestimar a demanda alocada ao Porto de Santos e, por consequência, a demanda de acessos e a receita tarifária do canal. Diante disso, solicita-se a revisão da projeção de demanda de contêineres do Produto 3, de modo a: (i) incorporar, com curvas de entrada faseadas e ponderação por risco regulatório e construtivo, a nova capacidade de contêineres em implantação e estruturação no Brasil; (ii) substituir a hipótese de participação de mercado constante por cenários de market share variável, compatíveis com a trajetória de perda de participação observada nos dados oficiais; (iii) tornar transparentes as premissas de market share, o denominador nacional e a definição de TEU adotados; e (iv) reapresentar os cenários Base, Otimista e Pessimista de contêineres com essas premissas, avaliando o

			impacto sobre a demanda de acessos, sobre a receita tarifária e sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.
409	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		O Produto 3 projeta soja, farelo e milho pela ótica da oferta, extrapolando até 2060 as séries do MAPA e alocando o resultado a Santos por premissas de market share (Tabelas 38 e 39). Trata-se de oferta exportável, e não de demanda efetiva, o que deixa sem tratamento três riscos estruturais que apontam para uma curva mais moderada. Na soja, a demanda chinesa tende à maturação. A OECD-FAO projeta importações chinesas estáveis em cerca de 107 milhões de toneladas em 2034, após alta de 3,4% ao ano entre 2015 e 2024, por declínio populacional, estagnação do consumo de suínos e redução do farelo nas rações. Parte do crescimento brasileiro recente é desvio de comércio, pois a fatia do Brasil nas importações chinesas subiu de 58% para 74% entre 2020/21 e 2024/25, enquanto o total importado pela China cresceu só cerca de 5%. No milho, o etanol retém volumes antes exportados. A moagem para etanol chega a cerca de 22 milhões de toneladas em 2025/26, sendo 12,5 milhões no Mato Grosso, principal origem do milho de Santos, e o setor mira dobrar a produção até 2030. Ainda assim, o Produto 3 projeta a exportação nacional de 35,7 para 62,3 milhões de toneladas até 2060 (Tabela 35) e o volume em Santos de 13,3 para 21,2 milhões (Tabela 40), sem demonstrar a dedução do milho-etanol. A Tabela 54 (Projeção de Etanol) consta do sumário sem conteúdo. O Arco Norte, por sua vez, ganha participação acelerada. Em 2023 respondeu por 33,8% da soja e 41,6% do milho exportados (CONAB), superando Santos no volume conjunto, e deve crescer com as hidrovias do Tapajós, Madeira e Amazonas e com terminais como o VDC29 (7 milhões de toneladas por ano, aprovado pelo TCU). A queda do share de Santos de 34% para 28% até 2060 (Tabela 39) não quantifica esses vetores e tende a subestimar a perda. Solicita-se a revisão da projeção de grãos para (i) modelar a demanda dos importadores, sobretudo a China, com cenário de estabilização compatível com OECD-FAO e USDA e de reversão parcial do desvio de comércio; (ii) apresentar o balanço do milho, deduzindo o milho-etanol antes da exportação e divulgando a Tabela 54; (iii) incorporar à modelagem do Arco Norte a participação recente, a capacidade hidroviária e os novos terminais; e (iv) reapresentar os cenários com essas premissas, avaliando o impacto sobre a demanda de acessos, a receita tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.
410	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		O Produto 3 projeta os fertilizantes como carga de retorno da exportação de granéis vegetais, aplicando uma razão entre desembarque de fertilizantes e embarque de granel vegetal que sobe de 13% para 17% em 2030 e fica constante até 2060 (Figura 51). No cenário Base, o volume chega a 14,57 milhões de toneladas em 2030 e 17,63 milhões em 2060 (Tabelas 48 e 49). O relatório reconhece que cerca de 86% dos fertilizantes consumidos em 2023 foram importados (ANDA), mas não incorpora nas séries qualquer expansão da produção nacional, e a razão fixa em 17% equivale a supor dependência externa inalterada por todo o prazo contratual. Essa premissa contraria a política em curso. A Petrobras retomou a Fafen-SE (dezembro de 2025), a Fafen-BA (janeiro de 2026) e a Araucária Nitrogenados (abril de 2026) e aprovou a conclusão da UFN-III, em Três Lagoas/MS, com operação prevista para 2029. As unidades somam cerca de 3,17 milhões de toneladas anuais de ureia e, segundo a Petrobras, atenderão cerca de 35% do mercado interno de ureia com a UFN-III. O Plano Nacional de Fertilizantes 2022-2050 mira reduzir a dependência externa, hoje entre 80% e 85%, para cerca de metade do consumo. Com Santos respondendo por aproximadamente 21% das importações brasileiras de fertilizantes em 2024 (Comex Stat), a substituição de importações reduz a demanda marginal por desembarque no complexo. O efeito é parcial, porque a nova produção se concentra em nitrogenados, o país seguirá importando potássicos e fosfatados (dependência de 97,8% e

			66,4% em 2024), parte das fábricas fica no interior ou no Nordeste e o crescimento agrícola compensa parte da queda. A direção do efeito, porém, é inequívoca e material para uma concessão de 25 anos ou mais. Solicita-se a revisão da projeção de fertilizantes para (i) incorporar cenários de substituição de importações com premissas explícitas de capacidade, utilização, cronograma e localização das unidades da Petrobras e das metas do Plano Nacional de Fertilizantes; (ii) desagregar a projeção por nutriente, aplicando a substituição sobretudo aos nitrogenados; (iii) submeter a razão de 17% a análise de sensibilidade, com ao menos um cenário decrescente; (iv) esclarecer se a Tabela 48 representa movimentação portuária, desembarque de importados ou necessidade líquida de importação, reconciliando-a com a Tabela 20 e a Figura 52; e (v) reavaliar a capacidade dimensionada de cerca de 22,1 milhões de toneladas por ano (Seção 9.3) e reapresentar os cenários avaliando o impacto sobre a demanda de acessos, a receita tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.
411	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		O Produto 3 – Relatório de Mercado projeta os derivados de petróleo e combustíveis na Seção 7.4.1, com resultados na Tabela 52, informando expressamente que o fluxo potencial de derivados foi incorporado a partir da projeção macro da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) elaborada no contexto da licitação das áreas STS-08 e STS-08A, na Alamoa, com base no Plano Decenal de Expansão de Energia 2029, complementada até 2045, e utilizando o Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos para o período de 2046 a 2060. No cenário Base, os combustíveis crescem de 9,57 milhões de toneladas em 2024 para 17,65 milhões em 2060, e os derivados de petróleo de 10,01 para 17,96 milhões de toneladas. O relatório reconhece que, em 2023, aproximadamente 30% dos fluxos de derivados corresponderam a importação, mas não separa, na projeção futura, produção nacional de importação, nem expõe premissas relativas à política de preços da Petrobras, à paridade de preço de importação (PPI), à arbitragem de importação ou ao fator de utilização das refinarias. A defasagem reside no fato de que a projeção foi herdada de um estudo construído sob condições de mercado que não são mais as vigentes. O estudo da EPE associado à licitação dos STS-08 e STS-08A e ancorado no PDE 2029 remonta a um período em que a Petrobras precificava gasolina e diesel com subordinação obrigatória ao PPI, o que estimulava a importação privada por arbitragem e sustentava fluxos elevados de combustível importado pelos terminais de Santos. Desde maio de 2023, contudo, a Petrobras alterou sua estratégia comercial e deixou de subordinar obrigatoriamente os preços domésticos ao PPI, passando a formar preços com base no custo alternativo do cliente e no valor marginal da companhia, o que lhe permite manter preços internos abaixo da paridade internacional por períodos prolongados. Simultaneamente, o fator de utilização (FUT) das refinarias subiu de 88% em 2022 para 92% na média de 2023 a 2025, atingindo 93% em 2024, 91% em 2025 e 95% no primeiro trimestre de 2026, acompanhado de produção recorde de gasolina (420 mil barris/dia) e de diesel S-10 (452 mil barris/dia) em 2024. Com maior oferta doméstica e preços internos frequentemente abaixo da paridade, a arbitragem de importação fechou em diversos períodos: a ABICOM registrou, em janeiro de 2024, diesel 11% e gasolina 7% abaixo da paridade, com as janelas de importação fechadas, e, ao longo de 2025, o diesel acumulou cerca de 120 dias de janelas fechadas. Fechada a arbitragem, o importador privado perde margem antes mesmo dos custos portuários, de frete e de estoque, de modo que a entrada marginal de diesel e gasolina importados tende a recuar. Como o granel líquido importado ingressa pelo canal e ocupa berços e tanques em Santos, essa mudança estrutural na dinâmica de importação afeta diretamente a demanda projetada, que foi calculada sobre premissas anteriores. Diante do exposto, solicita-se a avaliação e a revisão da projeção de derivados de petróleo do Produto 3, de modo a: (i) atualizar a projeção com premissas correntes de política de preços da Petrobras, paridade de importação, fator de utilização das refinarias e oferta doméstica de derivados; (ii) separar produção nacional de

			importação e apresentar séries futuras de desembarque importado de gasolina A e óleo diesel A, discriminadas por produto e sentido da operação (importação, cabotagem, exportação e transbordo); (ii) mensurar o impacto sobre o granel líquido importado, e não sobre a movimentação total de derivados; e (v) reapresentar os cenários Base, Otimista e Pessimista, avaliando o efeito sobre a demanda de acessos, a receita tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.
412	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		O Produto 3 – Relatório de Mercado projeta a movimentação de etanol na Seção 7.4.2 (Tabelas 54 e 55), tratando-a como fluxo predominantemente exportador, vinculado às tendências da exportação de açúcar e ao consumo dos países de destino. No cenário Base, a projeção parte de 1,15 milhão de toneladas em 2023, recua para 1,08 milhão em 2024 e cresce continuamente até 1,76 milhão em 2060, um aumento de 53%; o cenário Otimista alcança 2,31 milhões de toneladas, praticamente o dobro de 2023, e mesmo o cenário Pessimista sobe para 1,34 milhão. A Tabela 55 registra que a série histórica de 2013 a 2023 apresentou retração média de 6,0% ao ano, mas o modelo inverte essa tendência e passa a aplicar crescimento positivo, de 1,0% a 1,5% ao ano, em todos os cenários a partir de 2024, sem apresentar justificativa empírica para a reversão. Essa premissa de crescimento contínuo não encontra respaldo no comportamento histórico da carga. Os dados da própria Autoridade Portuária de Santos demonstram que a movimentação de etanol oscila, sem tendência de alta, há duas décadas: partiu de 1,3 milhão de toneladas em 2005, atingiu o pico de 2,9 milhões em 2008 e, desde então, flutuou em faixa inferior, encerrando 2023 em 1,9 milhão, 2024 em 1,7 milhão e 2025 em apenas 1,1 milhão de toneladas, o menor patamar do período recente. Em vinte anos, de 2005 a 2025, não há crescimento estrutural: a carga é volátil e a tendência mais recente é de queda, não de expansão, o que contrasta diretamente com a curva ascendente adotada na Tabela 54. Soma-se a isso um fator regulatório recente e material que o estudo não incorporou: a antecipação do aumento do teor de etanol anidro na gasolina para 32%, o chamado E32. O aumento da mistura eleva a absorção doméstica de etanol anidro e, mantidos os demais fatores, reduz o excedente disponível para exportação, que é justamente o fluxo que sustenta a projeção de etanol em Santos. O Produto 3 não menciona o teor de etanol na gasolina, não separa etanol anidro de hidratado e não apresenta o balanço entre produção, consumo interno e excedente exportável, de modo que os volumes projetados não estão ajustados a esse efeito. Diante do exposto, solicita-se a revisão da projeção de etanol do Produto 3, de modo a: (i) justificar tecnicamente a inversão da tendência histórica de retração, de CAGR de −6,0% entre 2013 e 2023, para crescimento positivo em todo o horizonte, ou substituí-la por cenário compatível com a estagnação observada nos dados da APS; (ii) incorporar o efeito do E32 e da maior absorção doméstica de etanol anidro sobre o excedente exportável; (iii) desagregar a projeção entre etanol anidro e hidratado e entre exportação e importação, apresentando o balanço entre produção, consumo interno e excedente; e (iv) reapresentar os cenários com curva mais moderada ou estável, avaliando o impacto sobre a demanda de acessos, a receita tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.
413	Produto 03 – Relatório Estudo de Mercado		O Produto 3 – Relatório de Mercado recorre, em diversas projeções e parâmetros estruturais, ao Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos, cuja última versão foi publicada em abril de 2019 e permanece sem atualização, diferentemente de outros complexos portuários que já receberam nova edição. Trata-se, portanto, de um documento anterior a mudanças estruturais relevantes ocorridas desde então, entre elas a pandemia de 2020 e a disrupção logística de 2021 e 2022, a aceleração do Arco Norte e das hidrovias do Tapajós, Madeira e Amazonas na drenagem de grãos do Centro-Oeste, a redução da participação de Santos no mercado de contêineres, a mudança da política comercial da Petrobras em maio de 2023

			com o fim da subordinação obrigatória ao PPI, o boom do etanol de milho e a antecipação do teor E32 na gasolina. As taxas de crescimento e os parâmetros herdados de 2019 não refletem essas condições. O uso do Plano Mestre de 2019 pelo Produto 3 ocorre em pelo menos quatro modalidades. Como benchmark do cenário tendencial de cargas entre 2025 e 2060, com taxas de 2,0% ao ano para contêineres cheios, 1,5% ao ano para açúcar, 0,9% ao ano para soja, farelo e milho e 1,5% ao ano para os acessos, conforme as Tabelas 33, 41 e 44/45. Como fonte direta da projeção de derivados de petróleo no período de 2046 a 2060, quando a curva da EPE é abandonada e substituída integralmente pela projeção do Plano Mestre (Figura 54, Seção 7.4.1). Como base das taxas de evolução dos acessos por classe de navio nos períodos 2020-2030, 2030-2045 e 2045-2060 (Tabela 85), que determinam a trajetória do lote médio e do porte da frota. E como base da capacidade física do canal, com o limite de 12.000 acessos por ano obtido por simulação de eventos discretos do Plano Mestre de 2019, utilizado como teto na análise de demanda versus capacidade, além da capacidade de referência de 2,5 milhões de toneladas por ano para produtos siderúrgicos e outras cargas não conteinerizadas. A defasagem é particularmente crítica nos parâmetros importados diretamente. A curva de derivados de petróleo de 2046 a 2060 é herdada de um plano de 2019 que não capturou a nova dinâmica de refino e de importação de combustíveis. O teto de 12.000 acessos anuais, que fundamenta a análise de saturação do canal e, por consequência, a justificativa e o dimensionamento das obras, decorre de uma simulação de 2019 cujas premissas de frota, calado, janelas de navegação e mix de embarcações podem já estar superadas, sobretudo diante do próprio aprofundamento previsto na concessão. E as taxas de evolução por classe de navio também remontam a 2019. Diante do exposto, solicita-se que o estudo: (i) atualize as taxas de crescimento e os parâmetros importados do Plano Mestre de 2019 com dados e projeções contemporâneos à consulta pública, ou com uma revisão atualizada do Plano Mestre; (ii) substitua a curva de derivados de petróleo de 2046 a 2060, hoje herdada da versão de 2019, por projeção atualizada e metodologicamente consistente com o horizonte anterior; (iii) revalide o limite de capacidade de 12.000 acessos por ano mediante nova simulação, considerando a frota atual e futura e as condições do canal aprofundado; (iv) atualize as taxas de evolução por classe de navio e a trajetória do lote médio; e (v) reapresente as projeções e a análise de demanda versus capacidade com premissas atualizadas, avaliando o impacto sobre a demanda de acessos, a receita tarifária, o dimensionamento das obras e o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.
414	Minuta de Contrato	Tabela I da APS, item 8 das Regras de Aplicação (descontos para TUPs); estrutura tarifária e projeção de receita do Produto 9 e da Nota Técnica nº 15	A Tabela I vigente da Autoridade Portuária de Santos, que remunera a infraestrutura de acesso aquaviário e serve de referência tarifária para a concessão, prevê, no item 8 das suas Regras de Aplicação, descontos estruturais aplicáveis exclusivamente às embarcações com destino único a Terminais de Uso Privado (TUPs) instalados de forma adjacente ou contígua ao Porto de Santos: 6,0% quando a dragagem dos berços não é realizada pela Autoridade Portuária e 8,0% quando a dragagem do acesso aos respectivos berços não é realizada pela Autoridade Portuária. Não se trata de descontos comerciais discricionários, e sim de reduções tarifárias obrigatórias, vinculadas à hipótese em que a dragagem do berço e do respectivo acesso é executada pelo próprio terminal, e não pelo titular da infraestrutura de acesso. Da leitura do Produto 9, da Nota Técnica nº 15 e da Tabela I reproduzida nos documentos da concessão, não se identifica a incorporação desses descontos. A estrutura tarifária reproduzida apresenta apenas as faixas de R$/DWT, de R$ 3,14 a R$ 0,93, sem o item de desconto para TUPs, e a projeção de receita, construída como número de acessos multiplicado pelo DWT e pela tarifa da faixa correspondente, não apresenta variável, linha de cálculo ou segregação que deduza os percentuais de 6% e 8%, nem identifica a parcela de acessos destinados a TUPs adjacentes elegíveis. Como a receita foi projetada, ao que consta, sobre a tarifa cheia, há risco de superestimação do fluxo de caixa na exata proporção dos acessos que efetivamente façam jus aos descontos. O efeito é material porque parcela

			relevante da movimentação de Santos ocorre em TUPs adjacentes ao canal, com destaque para o DP World Santos, e a hipótese dos descontos incide justamente sobre terminais que executam a própria dragagem de berço e de acesso. Para os acessos elegíveis, a redução pode alcançar 6%, 8% ou a combinação de ambos, o que, em aplicação sequencial, corresponde a redução da ordem de 13,5% sobre a tarifa bruta, diminuindo diretamente a receita tarifária do concessionário. A ausência de segregação da demanda por terminal de destino, número de acessos e DWT impede, inclusive, auditar se a receita foi estimada de forma conservadora. Esse ponto é agravado pela alocação de risco: a minuta atribui ao concessionário o risco da política de descontos, sem direito a compensação, reequilíbrio ou ressarcimento por receitas perdidas. Se a modelagem projetou receita sem deduzir os descontos de 6% e 8%, o licitante formará sua proposta sobre uma receita superestimada e, ainda assim, absorverá integralmente a perda quando os descontos incidirem, sem mecanismo de recomposição. Ademais, por serem reduções obrigatórias da Tabela I, e não descontos comerciais escolhidos pelo concessionário, esses percentuais deveriam integrar a linha de base da receita projetada, e não ser tratados como risco discricionário do concessionário. Diante do exposto, solicita-se: (i) a reprodução expressa, na Tabela I e no Anexo Tarifário da concessão, dos descontos de 6% e 8% para embarcações com destino único a TUPs adjacentes ou contíguos, com as respectivas condições de incidência, a definição de "adjacente" e "contíguo", a regra de eventual cumulação e o agente responsável pela comprovação; (ii) a segregação da demanda projetada por terminal de destino, com o número de acessos e o DWT correspondentes aos TUPs elegíveis; (iii) a dedução dos descontos na receita tarifária projetada do Produto 9 e da Nota Técnica nº 15, ou a demonstração ou confirmação, de que eles já foram considerados; e (iv) o esclarecimento sobre se a cláusula de risco da política de descontos abrange esses descontos estruturais da Tabela I e, em caso positivo, a explicitação da correspondente redução de receita na avaliação econômico-financeira, a fim de não superestimar a demanda remunerada e o fluxo de caixa da concessão.
415	Minuta de Contrato	Cláusula 20 (Reajuste da Tarifa-Teto) e disposições correlatas sobre comunicação do reajuste com antecedência mínima de 60 dias; Apêndice da fórmula do IRC; em contraposição às Cláusulas de Revisão de Parâmetros e à Cláusula 24	A Minuta de Contrato estabelece, na Cláusula 20, o reajuste anual da Tarifa-Teto por fórmula predeterminada, composta pelo Índice de Reajustamento Contratual (IRC), pelo Fator Q e pelo Fator X. O IRC combina, com pesos fixos, a variação cambial medida pela PTAX (51,30%), o preço do óleo diesel marítimo DMA-MGO (26,42%) e o IPCA (22,28%), todos apurados anualmente. O cálculo é anual e de natureza essencialmente aritmética, e a minuta prevê que os resultados sejam comunicados à ANTAQ, à Administração do Porto e à Concessionária com antecedência mínima de 60 dias em relação à data prevista para o reajuste. Ocorre que, embora a fórmula e os parâmetros estejam inteiramente predefinidos, a minuta condiciona a produção de efeitos da tarifa reajustada à análise e à homologação prévia da ANTAQ, sem estabelecer prazo máximo para essa decisão, sem atribuir efeito aprovativo ao silêncio administrativo e sem assegurar retroatividade, juros ou compensação financeira em caso de atraso. Na prática, uma operação de mera atualização, cujo resultado é objetivamente determinado por índices públicos e pesos contratuais, é convertida em ato administrativo constitutivo dependente de manifestação da Agência em prazo indefinido. Essa arquitetura expõe o concessionário ao risco de descasamento entre a evolução de seus custos e a receita tarifária: enquanto o reajuste aguarda homologação, os custos de dragagem, fortemente indexados a câmbio e combustível, continuam correndo, mas a tarifa permanece congelada no valor anterior, sem garantia de recuperação retroativa da diferença. Como o próprio modelo econômico-financeiro foi calibrado com Valor Presente Líquido igual a zero e Taxa Interna de Retorno do projeto igual ao WACC de 9,92%, sem margem de folga, e como o risco de demanda já está integralmente alocado ao concessionário, o atraso administrativo no reajuste agrava de forma relevante a fragilidade do equilíbrio, ainda que nenhuma premissa contratual seja alterada. Diante disso, e considerando que todos os

			parâmetros do reajuste já se encontram estabelecidos no contrato, solicita-se a inclusão de premissa de atualização tarifária automática e autoaplicável do reajuste ordinário anual, de modo que a Tarifa-Teto reajustada produza efeitos no início do período subsequente independentemente de homologação prévia, mediante: (i) cálculo estrito conforme a fórmula e os pesos vigentes do IRC, do Fator Q e do Fator X, com uso exclusivo das fontes contratuais; (ii) apresentação de memória de cálculo padronizada à ANTAQ e ao Poder Concedente, respeitada a antecedência mínima de 60 dias já prevista; (iii) produção automática de efeitos na data-base do reajuste, com fiscalização posterior da Agência; (iv) previsão expressa de que o silêncio administrativo não impede a aplicação do reajuste regularmente calculado e comunicado; e (v) mecanismo de correção posterior de eventual erro material, sem suspensão integral do reajuste e com ajuste retroativo da diferença. Subsidiariamente, caso se opte por manter a homologação como ato constitutivo, solicita-se que o contrato passe a estabelecer prazo máximo para a decisão da ANTAQ, aprovação tácita do reajuste calculado nos termos contratuais após o decurso desse prazo e aplicação retroativa da tarifa reajustada à data-base originalmente prevista, com correção monetária e remuneração do período de atraso não imputável ao concessionário, de modo a neutralizar o risco de descasamento entre custos e receita decorrente de demora administrativa. Registra-se, por fim, que a autoaplicabilidade ora proposta restringe-se ao reajuste ordinário anual calculado pelos parâmetros vigentes, não alcançando a Revisão dos Parâmetros da Concessão, de periodicidade quinquenal, nem a Revisão Extraordinária, que envolvem alteração metodológica, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ou decisão discricionária quanto à forma de recomposição, e devem permanecer sujeitas ao seu procedimento próprio.
416	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato, Cláusula 20.2 e Anexo 3 (Fator X); EVTEA / Nota Técnica nº 15, Seções 16.5 e 17.1	A Minuta de Contrato define o Fator X como fator de produtividade destinado a compartilhar com os usuários os ganhos de eficiência do acesso aquaviário, estabelece sua incidência no reajuste da Tarifa-Teto e determina, na Cláusula 20.2 e por remissão ao Anexo 3, que ele valerá zero até a primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão. A Nota Técnica nº 15 do EVTEA classifica o Fator X como Parâmetro da Concessão e admite que sua metodologia seja definida ou alterada na revisão quinquenal. Nem a minuta de contrato, nem a minuta de edital, nem o EVTEA trazem indicador de produtividade, fórmula de cálculo de Xt, linha de base, benchmark, base de dados, pesos, limites de variação ou critério objetivo de conversão do desempenho operacional em Fator X. A referência genérica a "variáveis associadas à eficiência do acesso aquaviário" não supre essa lacuna, e a própria Nota Técnica confirma que a metodologia só será construída na revisão. O contrato define o que é o Fator X, onde incide e seu valor inicial, mas não como será calculado quando deixar de ser zero. Como o Fator X reduz, ou eventualmente aumenta, a Tarifa-Teto a cada reajuste, sua metodologia afeta diretamente a trajetória tarifária, a receita, o valor da outorga, o financiamento e o equilíbrio econômico-financeiro. Sem parâmetros prévios, o licitante não consegue reproduzir o fator em seu modelo financeiro, o que gera assimetria na precificação do risco e transfere a uma revisão futura, de caráter discricionário, uma variável economicamente sensível. A deficiência se repete no setor. Na desestatização da CODESA, atual VPorts, o Contrato de Concessão nº 01/2022 fixou o Fator X em zero nos cinco primeiros anos sem definir a metodologia posterior; no acesso aquaviário de Itajaí, a metodologia foi remetida à revisão quinquenal (Parecer SEI nº 5.612/2022); e no SAIP Sul-Mirim, a Nota Técnica do Ato Justificatório remete a metodologia à revisão dos parâmetros e à regulação posterior da ANTAQ. O TCU reconheceu a necessidade de transparência prévia no Acórdão nº 1.274/2026, cujo item 9.5.1 determinou a publicidade das memórias de cálculo das fórmulas paramétricas desde a audiência pública. Solicita-se que, antes da publicação do edital definitivo e da assinatura do contrato, sejam incorporados aos instrumentos convocatórios, ao EVTEA e à minuta contratual, no mínimo, (i) a definição precisa do objeto do Fator X,

			esclarecendo se mede produtividade total dos fatores, produtividade parcial, redução eficiente de custos ou combinação dessas dimensões; (ii) indicadores verificáveis, com unidade de medida e fonte; (iii) fórmula de cálculo e pesos, com periodicidade, janela temporal, normalização, tratamento de valores extremos e limites mínimo e máximo, inclusive a possibilidade de Fator X negativo; (iv) base de dados, período histórico, data-base, fonte primária, critérios de auditoria e tratamento de dados ausentes; e (v) mecanismos que impeçam a dupla contagem entre o Fator X, o IRC e o Fator Q. Subsidiariamente, caso a ANTAQ entenda inviável concluir a metodologia antes da licitação, que publique ainda na consulta pública uma matriz regulatória detalhada o suficiente para permitir a reprodução do cálculo pelos licitantes, em linha com o item 9.5.1 do Acórdão nº 1.274/2026-TCU-Plenário.
417	Minuta de Contrato	Cláusula 20 (Reajuste da Tarifa-Teto); Tabela I / Anexo Tarifário; Tarifa de Referência Pré-Leilão	Os documentos submetidos à consulta pública reproduzem a Tabela I da Autoridade Portuária de Santos vigente à época da elaboração dos estudos, com as faixas de R$/DWT, que serve de referência tarifária para a concessão e para a projeção de receita do Produto 9 e da Nota Técnica nº 15. A Cláusula 20 da Minuta de Contrato, por sua vez, disciplina o reajuste anual da Tarifa-Teto pela fórmula composta pelo IRC, pelo Fator Q e pelo Fator X. Não fica claro, contudo, qual tabela tarifária será efetivamente aplicada na data de assunção do objeto pela Concessionária, nem a partir de que data-base o primeiro reajuste deverá ser calculado. Entre a data-base dos estudos e o início efetivo da concessão transcorrerá período relevante, que abrange a conclusão da consulta pública, a análise pelo Tribunal de Contas da União, a publicação do edital, o leilão, a assinatura do contrato e a transferência das atividades. Nesse intervalo, a Tabela I da Autoridade Portuária pode ou não ser atualizada, e eventual atualização não necessariamente reflete a inflação acumulada no período nem guarda aderência aos pesos do IRC. Abrem-se, assim, ao menos três leituras possíveis: (i) aplicar a fórmula de reajuste sobre os valores tarifários constantes da documentação da consulta pública, desde a sua data-base até a data de início da concessão; (ii) adotar a tabela vigente publicada pela Autoridade Portuária na data de assunção, tenha ela sido atualizada ou não; ou (iii) publicar, com a documentação definitiva do leilão, uma tabela tarifária atualizada que sirva de ponto de partida. A indefinição afeta diretamente a precificação. O licitante formará sua proposta de desconto sobre a Tarifa de Referência Pré-Leilão e sobre uma receita projetada em valores de determinada data-base. Se a tarifa no início da concessão partir de tabela defasada, sem recomposição da inflação acumulada desde essa data-base, a receita efetiva dos primeiros anos ficará abaixo da modelada, em prejuízo do equilíbrio econômico-financeiro, o que é especialmente sensível em modelo calibrado com Valor Presente Líquido igual a zero e Taxa Interna de Retorno igual ao WACC. Da mesma forma, a adoção da tabela vigente da Autoridade Portuária sujeitaria a receita inicial da Concessionária a decisões tarifárias alheias à concessão e às regras de reajuste do contrato. O tratamento coerente com a modelagem é que a tarifa seja corrigida de forma consistente, desde a data em que foi fixada até a data de início da concessão, pela mesma sistemática de reajuste prevista no contrato, preservando a correspondência entre os valores que balizaram a avaliação econômico-financeira e os valores efetivamente praticados na data de assunção. Diante do exposto, solicita-se o esclarecimento e a explicitação, na Minuta de Contrato e no Anexo Tarifário, de: (i) qual tabela tarifária será aplicada na data de assunção do objeto pela Concessionária; (ii) a data-base dos valores tarifários constantes da documentação e da Tarifa de Referência Pré-Leilão; (iii) se a fórmula de reajuste da Cláusula 20 incidirá sobre esses valores desde a sua data-base até a data de início da concessão, recompondo integralmente a variação acumulada no período; e (iv) caso a documentação definitiva traga tabela tarifária atualizada, a data-base dessa nova tabela e a confirmação de que o primeiro reajuste contratual será calculado a partir dela, sem lacunas nem sobreposição de períodos. Sugere-se, em qualquer hipótese, que a tabela tarifária do início da concessão corresponda aos valores da documentação atualizados pela fórmula contratual

			até a data de assunção, e não à tabela vigente da Autoridade Portuária, cuja atualização independe das regras da concessão.
418	Minuta de Edital	3.6; 3.8; 4.3.2	A minuta do Edital não impõe qualquer restrição à participação, direta ou indireta, de arrendatários, titulares de terminais de uso privado, operadores portuários e armadores que atuam no Complexo Portuário de Santos (Capítulo III, Seção III, item 3.6). A minuta do Contrato vai além e pressupõe essa hipótese: a Subcláusula 30.2.1.7 trata da adimplência de Controladoras, Controladas ou Coligadas da Concessionária que sejam operadoras, autorizatárias, arrendatárias ou concessionárias no setor portuário brasileiro. Admite-se, portanto, que um mesmo grupo econômico opere terminal no porto e, ao mesmo tempo, administre o acesso aquaviário comum a todos os seus concorrentes. A Concessionária não será mera executora de dragagem. Pela minuta, caberá a ela manter as profundidades dos berços de atracação de todos os terminais (Subcláusula 1.1.1 e item 43 do Anexo 1); elaborar o Plano de Dragagem e subsidiar a priorização de investimentos (Subcláusula 13.2.10 e Cláusula 17); gerir o Polígono de Disposição Oceânica utilizado por terceiros (itens 79 e 80 do Anexo 1); e avaliar o mérito e a conveniência das Propostas Apoiadas apresentadas pelos arrendatários (Subcláusula 33.3.1). São decisões que definem o calado disponível, a sequência de manobras, o tempo de espera e o custo logístico de cada terminal. Quando o controlador da Concessionária é também arrendatário, operador portuário ou armador, essas decisões passam a ser tomadas por um concorrente dos demais usuários. Basta a possibilidade de antecipar a campanha de dragagem junto ao próprio berço, postergar a manutenção de berços concorrentes, acessar em tempo real dados de tráfego, programação de navios e cargas de terceiros, ou desestimular Propostas Apoiadas que beneficiem terminais rivais. A obrigação genérica de tratamento não discriminatório (Subcláusulas 2.5 e 13.2.12) não resolve o problema, porque a discriminação, nesse contexto, ocorre por meio de decisões técnicas de difícil verificação posterior pelo regulador. Sugestão Objetiva: (i) incluir no item 3.6 do Edital vedação à participação, isoladamente ou em Consórcio, direta ou indiretamente, inclusive por meio de Controladoras, Controladas, Coligadas ou integrantes do mesmo Grupo Econômico, de pessoas jurídicas que sejam: titulares de arrendamento, de contrato de exploração de área ou de autorização de terminal de uso privado no Complexo Portuário de Santos; operadores portuários pré-qualificados no Porto de Santos; ou armadores e companhias de navegação com linha regular no Porto de Santos; (ii) manter a vedação durante todo o Prazo da Concessão, alcançando o ingresso desses agentes no capital da Concessionária e a aquisição, pela Concessionária ou por suas Partes Relacionadas, de arrendamento ou terminal no Complexo Portuário de Santos, com a correspondente verificação nas autorizações previstas na Cláusula 28 do Contrato; (iii) incluir a inexistência desses vínculos na declaração do Anexo 9 do Edital e ajustar a Subcláusula 30.2.1.7 do Contrato.
419	Minuta de Contrato	1.1.1; Anexo 1 itens 43 e 44 (Tabela 5); 13.2.6.2, 18.1.26 (risco geológico)	O objeto da concessão compreende o aprofundamento do canal de navegação, e não das estruturas de acostagem dos terminais. O aprofundamento do canal, porém, pode produzir efeitos estruturais sobre os berços vizinhos, por alteração de taludes, de esforços e das condições de fundação das estruturas de atracação. A adequação ou o reforço estrutural dessas obras de acostagem cabe aos arrendatários e operadores portuários e/ou à Autoridade Portuária, não à Concessionária de dragagem. A matriz de risco da minuta já aloca à Concessionária a quase totalidade dos riscos, incluindo o geológico (Cláusula 18.1.26, com reequilíbrio apenas em caso de Evento Segurável). Nesse cenário, é indispensável deixar claro que a Concessionária não responde pelo reforço estrutural dos berços, nem pode ser penalizada quando a profundidade de projeto não for atingida junto a determinado berço por limitação estrutural do cais, por restrição da autoridade marítima ou

			por obra de terceiros. É risco que ela não gerencia e que deve caber ao Poder Concedente ou à Autoridade Portuária, à semelhança do tratamento já dado a outros eventos fora do seu controle. Sugestão Objetiva: (i) registrar que o reforço e a adequação estrutural dos berços não integram o objeto da concessão e cabem ao responsável pela infraestrutura de acostagem; (ii) afastar penalidade à Concessionária, com direito a reequilíbrio quando cabível, caso o aprofundamento do canal não se concretize junto a determinado berço por limitação estrutural do cais, por restrição da autoridade marítima ou por obra de terceiros; e (iii) condicionar eventuais metas de profundidade junto aos berços à prévia adequação estrutural do respectivo cais, a cargo do responsável pela acostagem.
420	Minuta de Edital	1.4; 1.5	O escopo e a modelagem da concessão precisam considerar que a APS já contratou parte relevante do objeto. A dragagem de aprofundamento do canal para 16 metros incluindo a manutenção do novo gabarito por dois anos, em um total de cinco anos de obras. foi licitada pela própria APS (RLE nº 51/2025 APS). O VTMIS também já foi objeto de licitação própria da APS (RLE 48/2025 – APS), para a implantação do sistema de monitoramento de toda a área do Porto Organizado. Manter na concessão investimentos e metas que se sobreponham a obras e sistemas já contratados pela APS gera risco de dupla contagem de CAPEX e OPEX no EVTEA, com reflexo indevido na tarifa e no equilíbrio econômico-financeiro. As metas de profundidade da concessão (Anexo 1: 15 metros na assunção, 16 metros no Ano 3 e 17 metros no Ano 6, com estudo para 18 metros no Ano 8) devem ser lidas em conjunto com o que a APS já executa, para que a fronteira entre os contratos fique clara e as propostas possam ser formadas com segurança. Sugestão Objetiva: (i) excluir da concessão os investimentos e metas já cobertos pelo contrato de aprofundamento para 16 metros e pela implantação do VTMIS conduzida pela APS; (ii) explicitar a data-base e a fronteira de transição entre os contratos, evitando sobreposição; e (iii) revisar a Tarifa de Referência e a projeção de investimentos à luz desse ajuste.
421	Minuta de Edital	4.55.1; 4.55.3	O anexo técnico do projeto (Produto 04 do EVEF) adota, para fins de orçamentação e dimensionamento de custos, uma draga autotransportadora de sucção e arrasto (TSHD) com cisterna de 20.000 m³ como equipamento de referência. É premissa de modelagem econômica, não exigência de habilitação. A qualificação técnica do Edital (Item 4.55) apoia-se em experiência anterior, com remoção mínima de 3.629.495,60 m³ por dragas TSHD e mecânicas, e não na posse de um equipamento de porte específico. O que se quer evitar é que esse parâmetro de custo migre, de forma expressa, para o Edital, seja como especificação mínima de equipamento, seja por interpretação na habilitação ou na fiscalização, convertendo-se em exigência de fato de draga única com cisterna de 20.000 m³. Essa conversão restringiria o certame aos poucos grupos globais proprietários desse tipo de ativo e prejudicaria outras empresas, que operam com frota de equipamentos menores, que podem, através da combinação destes equipamentos, atingir parâmetros de produtividade iguais ou superiores aos de equipamentos de grande porte. A Concessionária deve poder empregar qualquer equipamento ou composição de equipamentos apto a atender às metas, admitida composição em que cada unidade autotransportadora tenha cisterna de, no mínimo, 5.000 m³. O Porto de Santos é historicamente atendido por combinação de dragas hopper de portes variados e dragas mecânicas. Sugestão Objetiva: (i) consignar no Edital que a draga de 20.000 m³ é equipamento de referência para orçamentação e dimensionamento de custos, de caráter não vinculante; (ii) Definir como exigência de habilitação, a apresentação da solução técnica prevista com a demonstração de especificação de equipamento e comprovação do atingimento das capacidades produtivas necessárias, porém com a liberdade para que os proponentes apresentem soluções alternativas conforme sua

			expertise; (iii) admitir composição de equipamentos, com cisterna mínima de 5.000 m³ por unidade, desde que atendidas as metas de produtividade e de profundidade;
422	Minuta de Edital	1.4; 4.55	A minuta inclui, no objeto da concessão, a implantação e a operação do VTMIS e a operação do tráfego de embarcações. A qualificação técnica exigida no certame, contudo, é de dragagem: comprovação de experiência com dragas TSHD e mecânicas e de remoção mínima de material (Item 4.55). Há descompasso entre a competência exigida da proponente e a natureza da operação de tráfego, que demanda expertise náutica e de segurança da navegação distinta da dragagem. No Porto de Santos, esse controle já é exercido pela Praticagem de São Paulo, por meio do Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego (C3OT), que integra câmeras, radares, AIS e dados meteo-oceanográficos em tempo real. É atividade ligada à segurança da navegação e à coordenação de manobras. A coordenação do tráfego deve permanecer com a autoridade portuária, articulada com a autoridade marítima. Atribuir essa operação a uma concessionária de dragagem cria risco de execução, porque exige competência alheia à sua atividade-fim; risco de neutralidade, porque quem opera o tráfego influencia a priorização de manobras e as janelas de atracação; e risco de custo, porque a operação do sistema é embutida na tarifa sem correspondência com a expertise contratada. Sugestão Objetiva: (i) retirar do objeto a operação e a coordenação do controle de tráfego de embarcações, mantendo-a com a APS e/ou entidade especializada, articulada com a autoridade marítima e com a praticagem; (ii) limitar a responsabilidade da Concessionária à infraestrutura física de balizamento e aos serviços ligados à dragagem e à navegabilidade.
423	Minuta de Edital	4.13; 4.14; 4.15; 4.16	A minuta de contrato prevê, como encargos da futura Concessionária em favor da Administração do Porto (Autoridade Portuária de Santos, APS), o pagamento do Valor de Outorga apurado no leilão, além de uma Contribuição Fixa anual de R$ 200.000.000,00 e de uma Contribuição Variável de 23,03% sobre a receita bruta da concessão (Cláusula 6.3 e correlatas). Como as Receitas Tarifárias e Não Tarifárias do projeto são estimadas em R$ 23.453.447.998,60 ao longo de 25 anos, esses encargos consomem parcela expressiva do faturamento, correspondente a quase 50% da receita prevista. A cobrança cumulativa de outorga e de contribuição fixa dá ao certame feição arrecadatória, sem relação direta com o serviço concedido (dragagem, sinalização náutica, levantamentos hidrográficos e gestão do canal). A dragagem responde ao combate ao assoreamento e ao atingimento de metas de profundidade no aprofundamento, não ao volume de carga movimentado; ainda assim, a remuneração da Concessionária fica presa a tarifas cuja base varia com a movimentação do porto, que ela não controla. O valor da contribuição fixa a ser paga para a Autoridade Portuária é de valor cheio e invariável (R$ 200 milhões ao ano), transferindo à Concessionária todo o risco de queda de receita, já que permanece devida mesmo que a movimentação recue. A Contribuição Variável de 23,03%, somada à outorga, acaba repassada ao usuário, pois tende a ser incorporada à tarifa e reduz o desconto que a proponente teria como oferecer. A própria modelagem oficial confirma o ponto: o Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira (Produto 09 do EVEF) calibrou a Contribuição Variável de 23,03% para zerar o Valor Presente Líquido do projeto. No cenário de referência, a TIR do fluxo de caixa iguala o custo de capital regulatório (WACC de 9,92% real). O encargo foi, portanto, dimensionado para capturar todo o excedente econômico da concessão, deixando à Concessionária, no caso-base, remuneração equivalente apenas ao seu custo de capital. Ressalta-se que a soma da Contribuição Fixa (R$ 200 milhões) com a variável (23,03%) varia de R$ 330 milhões a R$ 464 milhões por ano ao longo da concessão e configura a maior linha de dispêndio do contrato, cerca do dobro do custo anual da dragagem de manutenção, da ordem de R$ 192 milhões por ano. A transferência ao ente portuário supera

			o custo da própria atividade concedida, o que revela desvio de finalidade em relação ao propósito de uma concessão de serviço público. Esse quadro piora com a Conta Retenção (Cláusula 11.2), que retém 30,1% da receita líquida até a comprovação da 1ª Fase e 10,3% até a 2ª Fase, imobilizando capital de giro relevante. A soma de outorga, contribuições fixa e variável e retenção comprime o caixa, restringe a competitividade do certame e, na medida do desconto que deixa de ser ofertado, recai sobre o usuário final. A instituição e a manutenção desses encargos são nocivas à economicidade e à vantajosidade das contratações públicas. A fixação da Contribuição Fixa em valor determinado, sem demonstração do racional econômico que a justifique, contraria ainda o dever de motivação (art. 2º da Lei nº 9.784/1999) e prejudica a transparência do projeto. Sugestão Objetiva: (i) suprimir a Contribuição Fixa anual ou, subsidiariamente, reduzi-la de forma expressiva e convertê-la em parcela variável, proporcional à receita efetivamente auferida, afastando a transferência integral do risco de volume à Concessionária; (ii) reduzir o percentual da Contribuição Variável a patamar que preserve desconto tarifário relevante; e (iii) divulgar os estudos e composições de orçamento que embasaram a fixação desses valores, com a devida motivação.
424	Minuta de Edital	3.5; 3.6	Propõe-se incluir nova condição para participação do leilão: x.xx. As Entidades Vinculada a Estado Estrangeiro poderão participar do Leilão, desde que sua participação agregada na Concessionária não exceda a 49% do capital votante e não lhes assegure: a) o direito de eleger a maioria dos administradores; b) poder de veto sobre orçamento, investimentos, financiamentos ou contratação de obras e serviços; ou c) qualquer outro direito que caracterize Controle nos termos do Edital.
425	Minuta de Edital	Cap. V	1. DEFINIÇÕES Propõe-se incluir nas minutas de Edital e Contrato as seguintes definições: • Entidade Vinculada a Estado Estrangeiro – EVEE: pessoa jurídica sobre a qual um Estado soberano estrangeiro, seus entes políticos, autoridades públicas, fundos soberanos, instituições financeiras públicas, empresas estatais ou quaisquer entidades por eles controladas exerçam, direta ou indiretamente, Controle ou Influência Determinante, ou que receba, direta ou indiretamente, contribuições financeiras, subsídios, incentivos, financiamentos favorecidos, garantias, aportes de capital, benefícios fiscais ou quaisquer outras formas de apoio econômico ou vantagem concedidos por Estado soberano estrangeiro ou por entidades a ele vinculadas, capazes de influenciar sua capacidade competitiva. • Influência Determinante: capacidade de orientar ou condicionar decisões estratégicas da pessoa jurídica, inclusive mediante direitos de voto, poder de nomeação ou destituição de administradores, direitos especiais de veto, atos normativos, acordos, instruções governamentais, garantias, financiamentos ou outros mecanismos capazes de produzir efeito equivalente ao Controle. • Grupo sob Controle Soberano Comum: conjunto de pessoas jurídicas que, ainda que não integrem uma mesma cadeia societária convencional, estejam direta ou indiretamente sujeitas ao Controle ou à Influência Determinante do mesmo Estado estrangeiro, de suas autoridades, fundos, bancos públicos ou empresas estatais. • Contribuição Financeira Estatal Estrangeira: qualquer vantagem econômica seletiva concedida, direta ou indiretamente, por Estado estrangeiro, autoridade pública, fundo soberano, instituição financeira pública ou empresa estatal, incluindo aportes de capital, subsídios, doações, empréstimos, garantias, benefícios fiscais, perdão de dívidas, fornecimento de bens, equipamentos ou serviços em condições favorecidas e outras medidas não disponíveis em condições normais de mercado. A definição de Grupo sob Controle Soberano Comum é especialmente relevante porque empresas controladas pelo mesmo Estado estrangeiro podem estar organizadas sob diferentes ministérios, fundos,

			bancos ou holdings e, por isso, não serem alcançadas pela definição societária tradicional de Grupo Econômico.
426	Minuta de Edital	3.4.2; 4.3	Propõe-se incluir nova obrigação para julgamento da Proposta Econômica com a seguinte redação: x.xx. A Proponente, consorciada, Controladora, Controlada, titular de participação relevante ou Empresa de Dragagem que se enquadre como Entidade Vinculada a Estado Estrangeiro deverá apresentar: I – organograma completo de sua cadeia de Controle, até a identificação do Estado, autoridade, fundo, entidade ou empresa estatal que exerça o Controle final ou a Influência Determinante; II – identificação das demais entidades integrantes do Grupo sob Controle Soberano Comum que atuem nos setores portuário, marítimo, de construção, infraestrutura, dragagem, logística ou financiamento; III – descrição das Contribuições Financeiras Estatais Estrangeiras recebidas nos 5 anos anteriores à apresentação da proposta e daquelas previstas para financiar o Valor de Outorga, os investimentos e a operação da Concessão; IV – identificação dos financiadores, garantidores e respectivos beneficiários finais, acompanhada das principais condições econômicas das operações; V – declaração sobre a existência de direitos especiais, vetos, orientações ou poderes de intervenção atribuídos a autoridades ou entidades estatais estrangeiras; VI – informação sobre restrições legais, ordens governamentais, regimes sancionatórios, controles de exportação ou outras circunstâncias que possam afetar a continuidade da Concessão; VII – parecer jurídico independente sobre a estrutura de Controle e a capacidade da Proponente e da futura Concessionária de cumprir integralmente a legislação brasileira e as decisões das autoridades nacionais; e VIII – renúncia expressa, pela Proponente e pelos eventuais controladores, garantidores ou financiadores estatais, a reclamações diplomáticas e, na extensão admitida pelo ordenamento jurídico, a imunidades de jurisdição e execução relacionadas às obrigações assumidas no Leilão e no Contrato de Concessão. x.xx.x. As informações deverão ser atualizadas anualmente e sempre que houver alteração relevante na estrutura de Controle, financiamento ou apoio estatal. x.xx. A Proponente deverá declarar que a viabilidade de sua Proposta Econômica não depende de vantagens ou subsídios não autorizados em lei e não disponíveis aos demais concorrentes, nos termos do artigo 17 da Lei Federal nº 8.987/1995. x.xx.x. Quando existirem elementos objetivos indicando que a proposta dependa de aporte, garantia, financiamento ou cobertura de perdas concedidos por ente público controlador, a Comissão poderá realizar diligência destinada exclusivamente à análise de sua exequibilidade. x.xx.x.x. Nos termos do artigo 17 da Lei Federal nº 8.987/1995, o aceite da Proposta Econômica dependerá da demonstração cumulativa de que: a) não existe vantagem ou subsídio concedido por ente público; b) a vantagem está autorizada em lei e disponível aos demais concorrentes; e c) a proposta permaneceria economicamente viável sem essa vantagem.
427	Minuta de Edital	1.1.21; 1.1.32; 3.6.5	Propõe-se incluir nas minutas de Edital e Contrato as seguintes definições: • Entidade Vinculada a Estado Estrangeiro – EVEE: pessoa jurídica sobre a qual um Estado soberano estrangeiro, seus entes políticos, autoridades públicas, fundos soberanos, instituições financeiras públicas, empresas estatais ou quaisquer entidades por eles controladas exerçam, direta ou indiretamente, Controle ou Influência Determinante, ou que receba, direta ou indiretamente, contribuições financeiras, subsídios, incentivos, financiamentos favorecidos, garantias, aportes de capital, benefícios fiscais ou quaisquer outras formas de apoio econômico ou vantagem concedidos por Estado soberano estrangeiro ou por entidades a ele vinculadas, capazes de influenciar sua capacidade competitiva. • Influência Determinante: capacidade de orientar ou condicionar decisões estratégicas da pessoa jurídica, inclusive mediante direitos de voto, poder de nomeação ou destituição de administradores, direitos especiais de veto, atos normativos, acordos, instruções

			governamentais, garantias, financiamentos ou outros mecanismos capazes de produzir efeito equivalente ao Controle. • Grupo sob Controle Soberano Comum: conjunto de pessoas jurídicas que, ainda que não integrem uma mesma cadeia societária convencional, estejam direta ou indiretamente sujeitas ao Controle ou à Influência Determinante do mesmo Estado estrangeiro, de suas autoridades, fundos, bancos públicos ou empresas estatais. • Contribuição Financeira Estatal Estrangeira: qualquer vantagem econômica seletiva concedida, direta ou indiretamente, por Estado estrangeiro, autoridade pública, fundo soberano, instituição financeira pública ou empresa estatal, incluindo aportes de capital, subsídios, doações, empréstimos, garantias, benefícios fiscais, perdão de dívidas, fornecimento de bens, equipamentos ou serviços em condições favorecidas e outras medidas não disponíveis em condições normais de mercado. A definição de Grupo sob Controle Soberano Comum é especialmente relevante porque empresas controladas pelo mesmo Estado estrangeiro podem estar organizadas sob diferentes ministérios, fundos, bancos ou holdings e, por isso, não serem alcançadas pela definição societária tradicional de Grupo Econômico.
428	Minuta de Edital	3.6 (novo item)	Como medida destinada a preservar a concorrência, evitar a concentração econômica em infraestrutura estratégica e preservar a abertura do mercado à atuação de múltiplos agentes econômicos no mercado de dragagem e de acessos aquaviários, propõe-se a inclusão das seguintes disposições nas minutas: x.xx. É vedada a participação, no presente certame, de Proponente, Parte Relacionada ou empresa submetida ao mesmo Controle que, direta ou indiretamente, integre consórcio, sociedade de propósito específico (SPE) ou qualquer outra estrutura societária titular de contrato de concessão de acesso aquaviário vigente, ainda que tal participação seja minoritária ou indireta. x.xx.x. Para os fins do disposto no item anterior, deverão ser consideradas todas as participações diretas e indiretas, inclusive aquelas detidas por intermédio de consórcios, sociedades de propósito específico (SPEs), acordos de voto, participações societárias, instrumentos de influência relevante ou quaisquer outras estruturas jurídicas capazes de conferir controle, influência significativa ou participação econômica em concessões de acessos aquaviários. x.xx.x. Sem prejuízo da vedação prevista neste Capítulo, qualquer operação societária posterior à celebração do Contrato que possa resultar na concentração de concessões de acessos aquaviários sob o mesmo Controle, sob Controle soberano comum ou entre Partes Relacionadas dependerá de prévia análise concorrencial específica da ANTAQ, sem prejuízo das competências do CADE. x.xx.x. A análise concorrencial deverá considerar, entre outros aspectos: a) a participação consolidada do grupo econômico ou das entidades submetidas ao mesmo Controle soberano na movimentação portuária nacional cujos acessos aquaviários estejam sob sua influência; b) a participação do grupo no mercado nacional de dragagem; c) a participação do grupo em terminais portuários, navegação, logística, infraestrutura portuária e demais mercados verticalmente relacionados; d) os riscos de fechamento de mercado, discriminação de concorrentes, integração vertical ou restrição ao acesso de operadores independentes; e e) a capacidade de influenciar preços, custos, condições de acesso, informações estratégicas ou quaisquer outros fatores capazes de comprometer a livre concorrência. x.xx. A eventual prestação de serviços de dragagem fora da Área da Concessão por empresa relacionada à Concessionária deverá observar rigorosa segregação societária, operacional, contábil, informacional e decisória, sendo vedada a utilização, em benefício próprio ou de terceiros relacionados, de informações privilegiadas, da infraestrutura concedida, do controle do canal de navegação, do sistema de gerenciamento do tráfego aquaviário, dos levantamentos hidrográficos, do Polígono de Disposição Oceânica ou de qualquer outro ativo, dado ou prerrogativa decorrente da execução da concessão.

429	Minuta de Contrato	12.8	Propõe-se inserir cláusula de segregação econômica e operacional com a seguinte redação: x.xx. É vedada a utilização de Receitas Tarifárias, bens vinculados à Concessão, informações não públicas, sistemas, pessoal, equipamentos, garantias ou recursos da Concessionária para subsidiar ou favorecer atividades comerciais de suas Partes Relacionadas ou de entidades integrantes do mesmo Grupo sob Controle Soberano Comum. x.xx.x. Também é vedado: a) condicionar o acesso ao canal, ao Polígono de Disposição Oceânica, a informações hidrográficas ou a serviços da Concessionária à contratação de Parte Relacionada; b) conceder prioridade operacional ou informacional a terminal, armador, operador portuário ou empresa de dragagem relacionada; c) utilizar informações obtidas na administração do acesso aquaviário para conferir vantagem competitiva em licitações, contratações ou operações realizadas fora da Área da Concessão; d) transferir custos de atividades privadas do grupo para a base tarifária da Concessão; e e) utilizar equipamentos, pessoal ou ativos custeados pela Concessão em serviços externos sem remuneração integral, segregação contábil e prévia autorização regulatória. x.xx.x. Os contratos celebrados com Partes Relacionadas deverão ser submetidos a auditoria independente e apresentados em relatório regulatório específico, contendo preços, quantidades, metodologia de seleção, propostas concorrentes e demonstração de compatibilidade com as condições de mercado.
430	Minuta de Edital	4.13 a 4.27	Propõe-se incluir a seguinte regra com vistas à garantir a neutralidade entre as propostas apresentadas por Entidades Vinculadas a Estado Estrangeiro e empresas públicas ou privadas nacionais: x.xx. A Proponente deverá demonstrar que sua Proposta Econômica, o Valor de Outorga, o plano de investimentos e as projeções econômico-financeiras não dependem de Contribuição Financeira Estatal Estrangeira capaz de distorcer a competição, afastar a exigência de retorno econômico compatível com o risco ou permitir a apresentação de proposta que não seria viável em condições normais de mercado. x.xx.x. A mera existência de financiamento público não resultará em exclusão automática. A ANTAQ deverá examinar: a) a taxa efetiva da operação; b) as garantias exigidas; c) o prazo, a carência e a subordinação da dívida; d) a existência de garantia soberana; e) a compatibilidade do retorno esperado com o risco; f) eventual obrigação de cobertura de prejuízos pelo Estado controlador; e g) a possibilidade de compensação de resultados mediante receitas de outras empresas do grupo. x.xx.x. Caso seja identificada vantagem incompatível com condições normais de mercado, a ANTAQ poderá exigir medidas de neutralização, como reestruturação do financiamento, segregação dos recursos, garantias adicionais, limitação de operações intragrupo ou outros compromissos suficientes para restabelecer a igualdade competitiva. A análise é especialmente relevante porque o modelo do Leilão combina desconto tarifário, limitado a 5,8%, e Valor de Outorga. Uma empresa apoiada por Estado estrangeiro poderá utilizar recursos públicos não apenas para reduzir tarifas, mas também para elevar artificialmente a outorga ou suportar retornos inferiores aos exigidos por concorrentes sujeitos a disciplina privada de capital.
431	Minuta de Edital	3.5.2004	A minuta contratual permite a contratação de Partes Relacionadas para a execução de obras e serviços e admite a subcontratação dos serviços especializados, sem exigir procedimento competitivo. Assim, propõe-se alterar a subcláusula 12.8.4.1 da minuta de Contrato para estabelecer o seguinte: x.xx. A contratação de Partes Relacionadas ou de entidades pertencentes ao mesmo Grupo sob Controle Soberano Comum para a execução de dragagem, derrocamento, levantamentos hidrográficos, sinalização náutica, sistemas de gerenciamento de tráfego, monitoramento ambiental ou outros serviços estratégicos dependerá de procedimento competitivo prévio, observadas as disposições da Lei Federal nº. 14.596, de 14 de junho de 2023. O procedimento deverá contemplar: a) divulgação

			pública e antecedência compatível; b) especificações técnicas objetivas e não discriminatórias; c) prazo adequado para apresentação de propostas; d) obtenção de pelo menos três propostas independentes, quando houver fornecedores disponíveis; e) comparação documentada de preço, técnica, prazo, risco e custo total; f) impedimento de voto dos administradores em situação de conflito de interesses; h) disponibilização à ANTAQ do processo completo e do relatório de julgamento. x.xx.x. A contratação direta de Parte Relacionada somente deverá ser admitida em situação de emergência, inviabilidade comprovada de competição ou ausência de fornecedor independente qualificado, mediante prévia autorização da ANTAQ. Adicionalmente, como política pública destinada ao fortalecimento da indústria nacional de dragagem, ao desenvolvimento tecnológico do setor, à preservação da capacidade operacional instalada no País e à salvaguarda dos interesses estratégicos nacionais, propõe-se a inclusão das seguintes disposições nas minutas: x.xx. A Concessionária deverá contratar prioritariamente empresas brasileiras de dragagem para a execução dos serviços objeto da concessão, sendo admitida a contratação de empresas estrangeiras apenas mediante demonstração da inexistência de capacidade técnica, operacional ou de disponibilidade da indústria nacional para atendimento da demanda, mediante decisão prévia, pública e motivada da ANTAQ. x.xx.x. Para os fins deste Contrato, consideram-se empresas brasileiras de dragagem aquelas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, cujo controle societário seja exercido por pessoas físicas residentes no Brasil ou por pessoas jurídicas brasileiras, não sendo admitido controle, direto ou indireto, por pessoas, entidades ou Estados soberanos estrangeiros. x.xx.x. Na hipótese de comprovada inexistência de capacidade técnica, operacional ou de disponibilidade da indústria nacional para atendimento integral da demanda, as Partes Relacionadas não poderão concentrar, em conjunto, mais de 30% (trinta por cento) do valor acumulado dos contratos de dragagem e dos demais serviços estratégicos celebrados no âmbito da presente concessão, considerados os contratos firmados em cada período de cinco anos. x.xx.x. Excepcionalmente, o limite previsto no item anterior poderá ser superado mediante decisão pública, técnica e motivada da ANTAQ, precedida de teste efetivo de mercado, manifestação do Ministério de Portos e Aeroportos e demonstração de que a superação do referido limite é indispensável à continuidade dos serviços, sem prejuízo da concorrência e da busca pela máxima participação da indústria nacional. A proposição, acima, é assaz relevante porque a exigência de que uma Empresa de Dragagem integre a Proponente ou o consórcio, com participação mínima prevista na minuta, não deve ser convertida em garantia de contratação futura dessa mesma empresa. A qualificação técnica para o Leilão não pode significar fechamento do mercado de execução da dragagem durante todo o prazo da Concessão. A minuta atualmente exige a participação de Empresa de Dragagem e admite atestados emitidos no exterior, inclusive pertencentes ao grupo econômico da participante.
432	Minuta de Edital	10.1	Para efetiva aplicação das proposições voltadas à preservação do interesse nacional e da indústria nacional, propõe-se a seguinte inclusão nas minutas: x.xx. A omissão, inexatidão relevante ou falsidade das informações relativas ao Controle estatal, às Contribuições Financeiras Estatais Estrangeiras, aos financiadores ou às Partes Relacionadas deverá acarretar, conforme a fase do procedimento: a) inabilitação ou desclassificação da Proponente; b) execução da Garantia da Proposta; c) impedimento de contratar; d) aplicação das sanções administrativas cabíveis; e) obrigação de alienação ou reestruturação societária; ou f) declaração de caducidade da Concessão, quando a irregularidade comprometer a competição, a segurança ou a continuidade do serviço.

433	Minuta de Edital	5.6	Os serviços de dragagem constituem atividade estratégica para a infraestrutura logística nacional, para a segurança da navegação, para o comércio exterior e para a soberania do País. Nesse contexto, propõe-se que a modelagem da concessão incorpore mecanismos destinados a fortalecer a efetiva participação da indústria brasileira de dragagem, preservar a capacidade operacional instalada no País, fomentar investimentos privados de longo prazo e assegurar condições efetivamente isonômicas de competição entre empresas nacionais e empresas estrangeiras, especialmente aquelas beneficiárias de financiamento público, subsídios, garantias, incentivos ou outras formas de apoio estatal concedidos por governos estrangeiros, ou, ao menos, que sejam implantados mecanismos destinados a neutralizar as eventuais vantagens concorrenciais das empresas estrangeiras. Como política pública destinada ao fortalecimento da indústria nacional de dragagem, à preservação da capacidade operacional instalada no País, ao desenvolvimento tecnológico do setor e à salvaguarda dos interesses estratégicos nacionais, propõe-se a inclusão das seguintes disposições nas minutas: x.xx. Será assegurada preferência, no julgamento do presente certame, à Proponente constituída, total ou parcialmente, por empresa brasileira de dragagem ou ao consórcio que conte, entre seus integrantes, com empresa brasileira de dragagem. x.xx.x. Para os fins deste Contrato, consideram-se empresas brasileiras de dragagem aquelas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, que não sejam controladas, direta ou indiretamente, por Entidade Vinculada a Estado Estrangeiro. Propõe-se, portanto, que a ANTAQ e o MPOR, eventualmente em conjunto com o CADE, definirá, mediante estudo técnico, o mecanismo de preferência e os respectivos critérios de aplicação, de modo a promover o fortalecimento da indústria nacional de dragagem, neutralizar eventuais vantagens concorrenciais decorrentes de apoio estatal estrangeiro e preservar a competitividade e a eficiência do certame. A preferência de que trata o item anterior será implementada mediante mecanismo objetivo de julgamento previamente definido no Edital, podendo consistir em margem de preferência, critério de desempate, fator de equalização das propostas econômicas ou outro instrumento apto a assegurar condições efetivamente isonômicas de competição.
434	Minuta de Contrato	28	Propõe-se complementar a Cláusula 28 para esclarecer que configura alteração de Controle: a) a mudança do Estado controlador final; b) a transferência da influência determinante entre autoridades, fundos, bancos ou empresas do mesmo Estado estrangeiro; c) a concessão de direitos de veto, nomeação ou orientação estratégica a entidade estatal; d) a constituição de garantias ou contratos de financiamento que confiram poder de decisão equivalente ao Controle; e e) o exercício de direitos de intervenção ou administração por financiador vinculado a Estado estrangeiro. Qualquer transferência da Concessão, alteração de Controle ou exercício de direitos de intervenção por financiador deverá ser submetido às mesmas análises de neutralidade competitiva, segurança, continuidade e concentração aplicáveis ao vencedor original.
435	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Modelagem Econômico-Financeira Revisão e atualização da modelagem Recomenda-se ampliar a transparência das premissas adotadas na modelagem econômico-financeira, com divulgação das memórias de cálculo e das respectivas datas-base utilizadas para os volumes de dragagem e derrocamento, preços unitários, produtividades, levantamentos batimétricos, projeções de movimentação de embarcações, bases de cálculo da receita tarifária e demais parâmetros relevantes. Recomenda-se ainda explicitar os critérios de atualização dessas informações e sua aderência às condições operacionais mais recentes do Porto de Santos, permitindo avaliar a robustez das estimativas que fundamentam a tarifa da concessão. Transparência dos encargos destinados à APS Embora os documentos da concessão apontem perspectivas de ganhos de eficiência e benefícios tarifários aos usuários, não foi

			identificada demonstração segregada e específica explícita dos impactos associados à Contribuição Fixa Anual e à Contribuição Variável destinadas à APS e de seus efeitos sobre a tarifa de referência e sobre o custo suportado pelos usuários. Considerando que tais encargos passam a compor a estrutura de custos da concessão, juntamente com os investimentos obrigatórios, custos operacionais e remuneração do capital investido, recomenda-se explicitar a racionalidade econômica adotada e divulgar, de forma segregada, seus efeitos sobre a tarifa de referência. Recomenda-se ainda a apresentação de cenários comparativos com e sem essas contribuições obrigatórias, indicando seus impactos sobre a tarifa e a modicidade tarifária, de forma a conferir maior transparência à modelagem e aos benefícios esperados para os usuários.
436	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		A modelagem da concessão mantém, em essência, a estrutura tarifária atualmente praticada no Porto de Santos, com cobrança vinculada ao porte da embarcação (DWT) e aplicação progressiva das tarifas por faixas. Uma análise comparativa indica que, embora a utilização do DWT como referência não seja, por si só, inadequada, a combinação entre progressividade e valores aplicáveis a cada faixa resulta em custos totais de acesso elevados quando comparados aos modelos adotados em outros canais de acesso avaliados (como Paranaguá, Itajaí e Rio Grande). Esse efeito é particularmente relevante para embarcações de maior porte, uma vez que a progressividade reduz a captura dos ganhos de escala que deveriam decorrer do aumento da capacidade transportada. Para o segmento de contêineres, a questão assume importância adicional: Santos é o porto mais próximo do principal centro produtor e consumidor de cargas conteinerizadas do País e, ao mesmo tempo, opera em um sistema de infraestrutura submetido a restrições de capacidade. Uma estrutura tarifária que imponha custo relativo elevado às embarcações de maior porte pode produzir sinal econômico contrário à utilização mais eficiente da infraestrutura e reduzir os benefícios esperados do próprio aprofundamento do canal. A modelagem também prevê tarifas-teto e admite a concessão de descontos pela futura Concessionária, mas não estabelece incentivos suficientes para que esses descontos sejam efetivamente praticados. Assim, a possibilidade contratual de cobrança abaixo do teto não constitui, isoladamente, mecanismo suficiente para assegurar que os ganhos de eficiência e escala sejam compartilhados com os usuários. Contribuição proposta: Recomenda-se que, antes da publicação definitiva do Edital, seja realizada revisão aprofundada da calibração da Tabela Tarifária I, com avaliação específica dos efeitos da aplicação progressiva das tarifas por faixas de DWT sobre diferentes portes de embarcação e perfis de carga, especialmente sobre o segmento de contêineres. A revisão não pressupõe necessariamente a substituição do DWT como parâmetro de cobrança, mas deve avaliar ajustes nos valores e na diferenciação entre as faixas de modo a proporcionar maior ganho relativo às embarcações de maior porte, evitando que a progressividade resulte em custo total de acesso desproporcional e reduza os ganhos de escala associados à utilização de navios mais eficientes. Por fim, sugere-se avaliar a introdução de mecanismos que tornem efetivos os incentivos tarifários associados a ganhos de eficiência, escala e desempenho ambiental, reduzindo a dependência de descontos exclusivamente discricionários da Concessionária.
437	Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO (PEAA), item IX	Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA, de forma que a avaliação do nível de serviço não esteja baseada exclusivamente na profundidade física do canal, mas considere também o Calado Máximo Operacional – CMO efetivamente disponibilizado aos usuários (seguindo proposta já sucedida na Concessão de Paranaguá, por exemplo). A manutenção da profundidade de projeto, embora seja parâmetro relevante para avaliação da dragagem, não assegura, isoladamente, a plena utilização operacional da infraestrutura. Pode haver situações em que a profundidade prevista seja

			atendida, mas permaneçam restrições de calado, fazendo com que o indicador aponte desempenho adequado sem que a capacidade correspondente esteja efetivamente disponível aos navios. Sugere-se, portanto, incorporar o CMO à sistemática de avaliação, mediante adequação do IQS-IA ou indicador complementar, considerando apenas restrições relacionadas a fatores sob responsabilidade da Concessionária e preservando a adequada alocação de riscos do contrato.
438	Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO (PEAA), item IX	Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento da periodicidade de repercussão tarifária do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA. Embora as condições de profundidade do acesso aquaviário sejam aferidas periodicamente, os efeitos do IA sobre a tarifa são consolidados em base anual. Considerando que eventual redução da profundidade produz impactos imediatos sobre os usuários — incluindo restrições de calado, redução da capacidade de carga e perda de eficiência operacional —, entende-se pertinente avaliar mecanismo que aproxime temporalmente a perda de qualidade do serviço de sua correspondente repercussão tarifária. Recomenda-se avaliar a possibilidade de aplicação de redução temporária da Tarifa Teto enquanto persistirem situações de não atendimento às profundidades contratuais, após prazo adequado para sua correção, mantendo-se a apuração anual do IA para fins de consolidação do desempenho. A eventual alteração deverá ser acompanhada da correspondente recalibração da dosimetria e da modelagem econômico-financeira, considerando a sazonalidade das dragagens, a volatilidade das receitas e a necessidade de evitar dupla penalização pelo mesmo evento.
439	Minuta de Contrato	13.5.2004	O inventário de GEE, na forma como está previsto, abrange atividades de terceiros, incluindo expressamente o trânsito de navios de carga. Porém, não estão suficientemente definidos limites, metodologia e dados que deverão ser fornecidos ao Concessionário. Sugere-se incluir na Cláusula 13.5.4 e seus incisos os seguintes aprimoramentos: a) Delimitar expressamente que o inventário de emissões de GEE da concessionária, no que se refere ao "trânsito de navios de carga", terá por objeto exclusivamente as emissões geradas durante a navegação do navio no canal de acesso, bacias de evolução e manobras de atracação/desatracação dentro da Área da Concessão, excluídas as emissões do período de navio atracado no berço, que permanecem sob a responsabilidade direta e exclusiva do armador ou do terminal arrendatário; b) Estabelecer que a concessionária deverá elaborar o inventário de emissões relativas ao trânsito de navios com base em metodologia estimativa padronizada e previamente aprovada pelo Comitê de Dragagem, utilizando fatores de emissão públicos reconhecidos (IMO, IPCC ou equivalentes), sem exigir dos armadores o fornecimento de dados primários de consumo de combustível ou carga, ressalvada a hipótese de adesão voluntária do armador a sistema de reporte direto; c) Reconhecer que os inventários de emissões já elaborados pelos armadores no âmbito do IMO DCS, EU ETS/MRV ou de programas voluntários (GHG Protocol escopo 1) não precisarão ser replicados ou adaptados para fins do inventário da concessionária, sendo considerados suficientes para demonstrar a conformidade regulatória das emissões dos navios, desde que apresentados quando solicitados pela ANTAQ ou pelo Poder Concedente; d) Incluir dispositivo vedando à concessionária a imposição de restrições operacionais, tarifárias ou de acesso ao canal com fundamento exclusivo na não submissão de dados de emissões por parte do armador, salvo quando expressamente exigido por lei ou norma regulatória superveniente.
440	Minuta de Contrato	7; 8; 13; 15; 17	7: Recomenda-se reforçar expressamente em contrato como atribuições da APS a programação do canal, o sequenciamento de embarcações, o ordenamento de filas, cabendo à Concessionária a execução das atividades operacionais. Recomenda-se ainda explicitar de

			forma mais clara os critérios e regras aplicáveis à programação do acesso ao canal, ao sequenciamento de embarcações e ao ordenamento das filas, reforçando os princípios de isonomia, transparência, previsibilidade e vedação de favorecimento ou discriminação entre os diversos membros da comunidade portuária. Adicionalmente, recomenda-se ampliar a divulgação de indicadores operacionais, bem como das estatísticas de reclamações dos usuários, incluindo quantidade de manifestações recebidas, temas recorrentes, prazos de resposta e medidas adotadas, preservadas as informações protegidas por sigilo. Recomenda-se ainda explicitar os mecanismos de fiscalização, apuração de denúncias e tratamento de eventuais casos de discriminação ou restrição indevida de acesso pela APS e pela ANTAQ, fortalecendo a transparência, a previsibilidade operacional e a confiança dos usuários na governança da concessão. 8: Parte das atividades de dragagem e do VTMIS encontra-se contratada ou em execução por outros instrumentos, criando interfaces com a futura concessão. Embora a minuta já preveja mecanismos de transição operacional, recomenda-se complementar o conteúdo mínimo do Plano de Transição Operacional com inventário específico dos contratos de dragagem e VTMIS vigentes ou em execução na Data de Assunção, contendo objeto, vigência, responsáveis, obrigações remanescentes, interfaces com a concessão, marcos de transferência, tratamento dos custos residuais, destinação dos ativos e protocolos de continuidade. A medida busca assegurar a continuidade dos serviços essenciais e evitar sobreposição de responsabilidades, duplicidade de pagamentos, lacunas de atribuição, insegurança jurídica e atrasos na execução dos investimentos. 13: Recomenda-se disciplinar expressamente a governança das informações geradas, armazenadas e compartilhadas pelo VTMIS, incluindo a definição da propriedade e custódia dos dados, das responsabilidades por sua qualidade e integridade e dos perfis de acesso aplicáveis a cada categoria de usuário. Recomenda-se ainda estabelecer regras claras para o compartilhamento de informações entre APS, Concessionária, praticagem, terminais, armadores e rebocadores, observados os limites aplicáveis à proteção de dados pessoais e de informações operacionais e comercialmente sensíveis. Adicionalmente, recomenda-se prever requisitos mínimos de cibersegurança, rastreabilidade dos acessos, comunicação e tratamento de incidentes, recuperação de desastres e planos de contingência para falhas, indisponibilidade ou comprometimento dos sistemas críticos. 15: Os documentos da consulta pública preveem que a APS continuará exercendo funções relevantes de coordenação do tráfego, definição de regras operacionais, supervisão, planejamento e fiscalização, além de ser destinatária da Contribuição Fixa Anual e da Contribuição Variável previstas na modelagem. Nesse contexto, recomenda-se explicitar de forma objetiva as responsabilidades e resultados esperados da APS no âmbito das atividades relacionadas à concessão. Recomenda-se ainda a divulgação periódica da aplicação dos recursos recebidos, com indicação das ações, investimentos e melhorias financiados por essas receitas, de forma a assegurar transparência, prestação de contas e alinhamento com os objetivos de eficiência, competitividade e modicidade tarifária da concessão. 17: Incluir no Comitê de Dragagem ao menos um representante dos embarcadores e donos da carga, indicado por entidade representativa dos usuários da infraestrutura portuária, de forma a incorporar ao planejamento anual da dragagem a perspectiva dos usuários quanto aos impactos sobre custos logísticos, restrições de calado, regularidade das escalas, confiabilidade operacional etc.
441	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		O Produto 04 estima volumes anuais de dragagem de manutenção de aproximadamente 3,978 milhões de m³ para o canal na cota de 15 m, 5,703 milhões de m³ na cota de 16 m e 6,454 milhões de m³ na cota de 17 m. Assim, o aprofundamento de 15 m para 16 m provoca aumento estimado de 43,4%, enquanto o aprofundamento subsequente, igualmente de 1 m, produz aumento de apenas 13,2%. Considerando os berços, os incrementos são de 38,8% e 12,2%, respectivamente. Não se pressupõe uma relação necessariamente linear entre

			profundidade e assoreamento, uma vez que os volumes dependem da geometria do canal, da hidrodinâmica, do transporte sedimentar e da cota utilizada para mensuração do material dragável. Entretanto, a diferença entre os incrementos requer justificativa técnica específica, especialmente porque os valores de 15 m e 16 m foram obtidos mediante modelagem hidrossedimentológica, ao passo que o valor de 17 m resulta da aplicação de fatores de extrapolação sobre a condição de 15 m. A modelagem de 16 m revelou respostas heterogêneas entre os trechos, com aumentos que variam de 19% a 315%, indicando que a resposta ao aprofundamento não é uniforme. Apesar disso, para 17 m foram utilizados fatores agregados de 1,66 para o Trecho 1 e de 1,55 para os demais trechos, sem demonstração integral de como esses fatores representam a geometria e a dinâmica sedimentar da configuração final. Solicita-se, portanto: i) o detalhamento da natureza dos fatores 1,55 e 1,66, esclarecendo que se tratam de fatores acumulados em relação a 15 m e apresentando os fatores marginais implícitos entre 16 m e 17 m; ii) a apresentação das memórias de cálculo e dos volumes desagregados por trecho e subtrecho; iii) a explicação hidrodinâmica e sedimentológica para a redução do incremento de 43,4% para 13,2%; iv) a disponibilização integral da Nota Técnica de Alfredini e das premissas utilizadas; v) Mais importante ainda, solicita-se a elaboração de modelagem hidrossedimentológica específica para 17 m ou, alternativamente, a apresentação de cenários de sensibilidade que reflitam a incerteza metodológica da extrapolação; vi) a revisão dos volumes e dos correspondentes impactos sobre OPEX, planejamento de dragagem e equilíbrio econômico-financeiro, caso a validação técnica indique resultados distintos dos atualmente adotados. Em caso de não ser possível a execução do item "v", referente a modelagem hidrossedimentológica específica para a cota de -17m, prever esse estudo como Investimento Obrigatório (tal como o tratamento atual dado ao aprofundamento para -18m) do Concessionário no Ano 1.
442	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Solicita-se esclarecer e explicitar as premissas geométricas adotadas na modelagem hidrossedimentológica para os acessos aos berços, indicando, para cada grupo de acessos considerado, as profundidades de projeto, larguras e demais parâmetros geométricos utilizados nas simulações. Embora os estudos da FCTH informem que a modelagem contempla o "canal de navegação, considerando soleira e acessos aos berços", não foi identificada descrição suficientemente clara das profundidades efetivamente adotadas para esses acessos. Permanecem dúvidas quanto a se as simulações consideraram: - as profundidades atualmente existentes nos acessos aos terminais; - a profundidade correspondente ao novo gabarito do canal (-16 m ou -17 m);ou - geometrias específicas para cada acesso. Trata-se de premissa relevante, uma vez que influencia diretamente os volumes anuais estimados de sedimentação e, consequentemente, os custos de dragagem de manutenção considerados na modelagem econômico-financeira da concessão. Adicionalmente, após a implantação do canal na cota de -17 m, qual deverá ser o gabarito operacional mínimo que a concessionária será obrigada a manter nos acessos aos berços? A documentação deixa implícito que os acessos fazem parte do objeto da concessão, mas não consolida em um único lugar: - quais acessos integram a concessão; - qual profundidade deverá ser mantida em cada um deles; - se essa profundidade será uniforme ou diferenciada por terminal; - se acompanhará automaticamente futuros aprofundamentos do canal principal.
443	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Aperfeiçoamento do Fator Q e publicidade da qualidade Recomenda-se prever expressamente em contrato a divulgação anual dos indicadores de qualidade do serviço, dos resultados do Fator Q, das respectivas memórias de cálculo, da manifestação do Verificador Independente e dos impactos produzidos sobre a tarifa. Recomenda-se ainda que sejam divulgados os fundamentos utilizados na apuração dos indicadores, eventuais ajustes

			promovidos pela ANTAQ e as justificativas para glosas, reclassificações ou revisões dos resultados aferidos. As informações devem ser disponibilizadas em formato acessível e de fácil consulta, de modo a assegurar transparência, auditabilidade e acompanhamento pela comunidade portuária e pelos usuários da infraestrutura. A apuração do Fator Q e a atuação do Verificador Independente já estão previstas na modelagem contratual, de modo que a presente contribuição busca ampliar a transparência e a publicidade dos resultados perante os usuários. Disponibilidade e Desempenho Operacional do VTMIS Recomenda-se prever expressamente em contrato a disponibilização, em tempo real, das informações operacionais do VTMIS necessárias aos usuários e compatíveis com seu perfil de acesso, assegurando transparência e simetria de acesso às informações relevantes para o planejamento das operações. Recomenda-se ainda aperfeiçoar o indicador de desempenho do sistema, substituindo a métrica baseada em dias operantes por critérios mais granulares de disponibilidade e indisponibilidade em horas, duração das interrupções, tempo de restabelecimento após falhas e disponibilidade das funcionalidades críticas do VTMIS. Trata-se de requisito diretamente atribuível à concessionária, objetivamente aferível por registros eletrônicos e com impacto direto sobre a segurança, eficiência e previsibilidade das operações de navegação.
444	Minuta de Contrato	ANEXO 1 PLANO DE EXPLORAÇÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO (PEAA), 35	Solicita-se confirmação do entendimento de que é garantida a possibilidade de a Concessionária prestar, em caráter facultativo e mediante contratação voluntária em bases comerciais, serviços de dragagem para instalações portuárias privadas (TUPs) e terminais arrendados atendidas pelo Canal de Acesso ao Porto de Santos, desde que preservado o cumprimento integral de suas obrigações contratuais. Atualmente, a modelagem contempla apenas as dragagens de manutenção das áreas integrantes do Porto Organizado, não havendo previsão para o aproveitamento da estrutura operacional da Concessionária na execução de dragagens para TUPs. A possibilidade de prestação desses serviços pode gerar ganhos de eficiência operacional e econômica, por meio de economias de escala, melhor aproveitamento da mobilização de equipamentos, racionalização das campanhas de dragagem e redução dos custos globais associados à manutenção do acesso aquaviário. Em caso afirmativo quanto ao entendimento, entende-se pertinente o estudo de um preço-teto para esses serviços, baseados no parâmetro contratual do custo da dragagem, de modo a garantir a possibilidade de contratação de tais serviços em bases justas e não abusivas.
445	Minuta de Contrato	ANEXO 8	Considerando que o acesso aquaviário constitui infraestrutura de uso comum e essencial à totalidade dos usuários do Porto Organizado de Santos, recomenda-se fortalecer os mecanismos de participação institucional dos usuários (principalmente os armadores) nas discussões conduzidas pelo Comitê de Dragagem. A criação do Comitê de Dragagem desloca para esse novo fórum discussões relevantes sobre planejamento da dragagem, investimentos, parâmetros operacionais e desempenho do acesso aquaviário, sem previsão de participação permanente dos armadores. Sugere-se, portanto, que (i) representantes dos usuários do acesso aquaviário (armadores), indicados por suas entidades representativas (como CENTRONAVE, Syndarma, ABAC), integrem permanentemente o Comitê ou seus subcomitês; (ii) matérias com repercussão sobre regras operacionais, indicadores de desempenho, planejamento plurianual de dragagem, investimentos estruturantes e alterações do PDZ ou do REP sejam submetidas previamente à manifestação do CAP.
446	Minuta de Contrato	ANEXO 1, IV	A matriz de responsabilidades preserva corretamente, em nível formal, as competências da APS quanto à definição das regras, programação e autorização de acesso ao Porto Organizado. Entretanto, sua redação é simplificada e não detalha os procedimentos, critérios e responsabilidades que deverão orientar a gestão operacional do tráfego aquaviário ao

			longo da concessão. Em um porto da complexidade de Santos, recomenda-se que esses aspectos sejam disciplinados por instrumento específico, de forma a garantir transparência, previsibilidade e segurança operacional aos usuários. Sugestão: Prever a elaboração de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário. Incluir, no Contrato e/ou em seus anexos, a obrigação de elaboração, aprovação e atualização periódica de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário, a ser coordenado pela Administração do Porto, observadas as competências legais e regulamentares dos órgãos envolvidos e passando pelo mecanismo de Consulta (cláusula 33). Esse documento deverá estabelecer, no mínimo: - critérios e prioridades para programação dos acessos; - procedimentos para elaboração, validação, revisão e alteração da programação; - responsabilidades e atribuições dos agentes envolvidos na gestão operacional; - procedimentos de comunicação entre os agentes e com os usuários; - regras para tratamento de situações excepcionais e conflitos operacionais; - utilização das informações e funcionalidades do VTMIS como ferramenta de apoio ao gerenciamento do tráfego e à divulgação das informações operacionais; - critérios de transparência e disponibilização das informações operacionais aos usuários. Ainda, solicita-se inluir no Contrato e/ou em seus anexos diretriz específica quanto a relação entre o REP, PEAA e Regramento Operacional, de modo a deixar explícita a hierarquia entre estes instrumentos de planejamento e regramento, bem como as diretrizes quanto a sua atualização e interdependência.
447	Minuta de Contrato	ANEXO 1, VI.4	Embora o Anexo 1 estabeleça que a operação do VTMIS deverá buscar o aprimoramento contínuo da gestão do tráfego aquaviário, a modelagem contratual não prevê mecanismos concretos que incentivem ou disciplinem essa evolução ao longo da concessão. Sugere-se incluir no Contrato a obrigação de a Concessionária elaborar e submeter periodicamente um Plano de Evolução Operacional do Acesso Aquaviário, contemplando, entre outros aspectos: - evolução tecnológica do VTMIS e de seus sistemas integrados; - propostas de aperfeiçoamento dos processos de gestão do tráfego aquaviário; - incorporação de boas práticas e referências internacionais; - avaliação dos resultados obtidos pelas melhorias implementadas; - cronograma para implementação das novas iniciativas. Antes de sua aprovação pelo Poder Concedente, o Plano deverá ser submetido ao procedimento de Consulta previsto na Cláusula 33 do Contrato, permitindo a manifestação da APS, dos usuários do canal, operadores portuários e demais agentes interessados quanto às melhorias propostas e às prioridades de evolução do sistema. Esse mecanismo cria um processo estruturado e transparente de melhoria contínua, preservando a flexibilidade necessária para a evolução tecnológica do VTMIS e da gestão operacional ao longo da concessão, sem vincular a remuneração da concessionária a indicadores cuja variação depende de fatores externos ao seu controle. Além disso, fortalece a participação dos usuários na definição das prioridades de evolução do acesso aquaviário, em consonância com a relevância estratégica dessa infraestrutura para a competitividade do Porto de Santos.
448	Minuta de Edital	ANEXO 19	Embora o Capítulo 10 do Produto 04 reconheça expressamente a necessidade de negociação do cronograma com a construtora do Túnel Santos–Guarujá e de planejamento conjunto entre a concessionária do canal, a APS, a empreiteira e a Autoridade Marítima, e embora o Anexo 19 do Edital exija que o Plano Básico de Implantação contemple a compatibilização das intervenções da concessão com o túnel, tais previsões permanecem genéricas e concentradas no planejamento inicial. A documentação não estabelece mecanismo permanente de governança para a fase de execução simultânea das obras, nem define procedimentos de atualização dos cronogramas, programação de janelas, solução de conflitos, priorização de intervenções, alocação de riscos e consequências sobre os indicadores de desempenho, penalidades e equilíbrio econômico-financeiro. Recomenda-se,

			portanto, que o Contrato e seus anexos sejam complementados para transformar a obrigação “genérica” de compatibilização prevista no PBI em procedimento contínuo, vinculante e verificável de coordenação operacional entre os dois empreendimentos.
449	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Aperfeiçoamento do Fator Q e publicidade da qualidade Recomenda-se prever expressamente em contrato a divulgação anual dos indicadores de qualidade do serviço, dos resultados do Fator Q, das respectivas memórias de cálculo, da manifestação do Verificador Independente e dos impactos produzidos sobre a tarifa. Recomenda-se ainda que sejam divulgados os fundamentos utilizados na apuração dos indicadores, eventuais ajustes promovidos pela ANTAQ e as justificativas para glosas, reclassificações ou revisões dos resultados aferidos. As informações devem ser disponibilizadas em formato acessível e de fácil consulta, de modo a assegurar transparência, auditabilidade e acompanhamento pela comunidade portuária e pelos usuários da infraestrutura. A apuração do Fator Q e a atuação do Verificador Independente já estão previstas na modelagem contratual, de modo que a presente contribuição busca ampliar a transparência e a publicidade dos resultados perante os usuários. Disponibilidade e Desempenho Operacional do VTMIS Recomenda-se prever expressamente em contrato a disponibilização, em tempo real, das informações operacionais do VTMIS necessárias aos usuários e compatíveis com seu perfil de acesso, assegurando transparência e simetria de acesso às informações relevantes para o planejamento das operações. Recomenda-se ainda aperfeiçoar o indicador de desempenho do sistema, substituindo a métrica baseada em dias operantes por critérios mais granulares de disponibilidade e indisponibilidade em horas, duração das interrupções, tempo de restabelecimento após falhas e disponibilidade das funcionalidades críticas do VTMIS. Trata-se de requisito diretamente atribuível à concessionária, objetivamente aferível por registros eletrônicos e com impacto direto sobre a segurança, eficiência e previsibilidade das operações de navegação.
450	Minuta de Contrato	ANEXO 10	Em relação aos contratos vigentes atualmente entre a APS e fornecedores (sobretudo de dragagem e VTMIS), observa-se que as minutas disponibilizadas deixam espaço para potencial incompatibilidade da Concessão com esses contratos. O Contrato prevê uma etapa de Operação Assistida, e o Anexo 10 exige que a concessionária avalie especificamente a situação do contrato do VTMIS, inclusive necessidades de manutenção e atualização tecnológica, e identifique fornecedores necessários à prestação das atividades. Enrtetanto, alguns riscos remanescentes são observados: 1 - A assunção depende da concordância do contratado atual com a adaptação do instrumento contratual. 2 - Não está suficientemente tratada a continuidade dos serviços entre a eventual rescisão e a nova contratação. Assim, propõe-se que seja explícito a necessidade de continuidade, com rescisão apenas após ter comprovação de contratação de novo serviço.
451	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		A modelagem prevê a realização de estudos de viabilidade e projeto para o guia-corrente, sem estabelecer obrigação imediata de implantação da estrutura. Considera-se adequada a realização prévia desses estudos, uma vez que a conveniência da solução depende da configuração definitiva do canal, de seu comportamento hidrodinâmico e sedimentológico e da efetiva redução dos volumes de dragagem de manutenção que possa proporcionar. Nesse contexto, não se considera suficientemente fundamentada a incorporação antecipada do guia-corrente ao CAPEX-base ou sua vinculação a um ano predeterminado da concessão. Por outro lado, a simples obrigação de realização dos estudos também se mostra insuficiente caso seus resultados demonstrem que a implantação da estrutura é necessária e vantajosa, devendo existir mecanismo contratual capaz de converter essa conclusão em investimento efetivamente executável. Contribuição proposta: Recomenda-se manter a

			obrigação de realização dos estudos, prevendo expressamente que estes também possam ser elaborados e doados ao Poder Concedente por terceiros, desde que atendidos os requisitos técnicos e procedimentos de aprovação aplicáveis. Caso os estudos aprovados demonstrem a necessidade e viabilidade técnica, ambiental, operacional e econômico-financeira do guia-corrente, sua implantação deverá ser enquadrada como Investimento Prioritário Adicional, permitindo ao Poder Concedente determinar sua execução pela Concessionária, com definição prévia dos procedimentos, prazos e tratamento do eventual reequilíbrio econômico-financeiro. Busca-se, assim, evitar tanto a realização antecipada de investimento ainda não suficientemente justificado quanto o risco de que uma solução comprovadamente necessária e vantajosa deixe de ser implantada pela ausência de mecanismo contratual específico para sua execução.
452	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		A previsão de estudos para o aprofundamento a -18 m é positiva e necessária para assegurar a evolução futura da capacidade do acesso aquaviário. Contudo, a obrigação de realizar os estudos, isoladamente, não assegura a execução da intervenção caso sua necessidade e viabilidade sejam comprovadas ao longo da concessão. Contribuição proposta: Recomenda-se manter a obrigação dos estudos de viabilidade para -18 m e prever expressamente que estes também possam ser elaborados e doados ao Poder Concedente por terceiros, desde que observados os requisitos técnicos e procedimentos de aprovação aplicáveis. Caso os estudos aprovados demonstrem a necessidade e viabilidade técnica, ambiental, operacional e econômico-financeira do aprofundamento, a intervenção deverá ser enquadrada como Investimento Prioritário Adicional, permitindo ao Poder Concedente determinar sua execução pela Concessionária, com definição prévia dos procedimentos, prazos e tratamento do eventual reequilíbrio econômico-financeiro. O mecanismo proposto busca assegurar que a concessão disponha, desde sua origem, de instrumento capaz de acompanhar a evolução da frota e das necessidades do Porto de Santos, evitando que a infraestrutura contratada se torne limitante ao longo do período de concessão.
453	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		O aprofundamento do canal para -17 m constitui um dos principais investimentos previstos na concessão e é fundamental para ampliar a capacidade do acesso aquaviário. Permanece, no entanto, incerteza relevante quanto à configuração geométrica necessária para que esse aprofundamento se traduza efetivamente em capacidade operacional compatível com o navio-tipo e com a evolução esperada da frota (como o de 400m LOA - Classe 7, previsto no Estudo de Mercado a partir de 2031), especialmente de navios porta-contêineres de maiores dimensões. A profundidade nominal, isoladamente, não assegura a capacidade operacional pretendida. Largura, alinhamento, curvas, bacias de evolução, condições hidrodinâmicas e parâmetros de manobrabilidade também podem demandar adequações associadas ao aprofundamento. Essa indefinição repercute diretamente sobre a infraestrutura efetivamente disponibilizada, os volumes de dragagem, o CAPEX de implantação e o OPEX futuro de manutenção. Contribuição proposta: Recomenda-se, preferencialmente, que os estudos necessários à definição da geometria de referência do canal a -17 m sejam aprofundados ainda na etapa de atualização do EVTEA, considerando o navio-tipo, a evolução esperada da frota, os parâmetros aplicáveis de projeto de canais e estudos específicos de manobrabilidade, de forma a permitir maior definição das intervenções e dos respectivos impactos sobre CAPEX e OPEX antes da licitação. Caso não seja possível concluir esses estudos com o grau de aprofundamento necessário antes da publicação definitiva do Edital, recomenda-se que sua realização seja expressamente incorporada ao contrato como obrigação de investimento, em tratamento semelhante ao atualmente previsto para os estudos relativos ao aprofundamento para -18 m. O contrato deverá estabelecer escopo mínimo, requisitos técnicos, prazos e procedimento para análise e aprovação dos estudos

			pelo Poder Concedente. De forma a não restringir o desenvolvimento das soluções exclusivamente à futura Concessionária, recomenda-se prever expressamente que estudos de viabilidade possam ser elaborados e doados ao Poder Concedente por outros entes interessados, desde que observados os requisitos técnicos estabelecidos e submetidos à análise e aprovação competentes. Caso os estudos aprovados demonstrem a necessidade e a viabilidade técnica, ambiental, operacional e econômico-financeira de adequações adicionais da geometria do canal associadas ao aprofundamento a -17 m, essas intervenções deverão ser enquadradas como Investimentos Prioritários Adicionais, permitindo ao Poder Concedente determinar sua execução pela Concessionária. Esse mecanismo permite compatibilizar o avanço do processo de concessão com a necessidade de assegurar que eventuais limitações no grau de detalhamento atual do EVTEA não impeçam, posteriormente, a implantação das adequações necessárias para que o aprofundamento a -17 m resulte em efetiva ampliação da capacidade operacional do acesso aquaviário.
454	Minuta de Contrato	ANEXO 1, IX	Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA, de forma que a avaliação do nível de serviço não esteja baseada exclusivamente na profundidade física do canal, mas considere também o Calado Máximo Operacional – CMO efetivamente disponibilizado aos usuários (seguindo proposta já sucedida na Concessão de Paranaguá, por exemplo). A manutenção da profundidade de projeto, embora seja parâmetro relevante para avaliação da dragagem, não assegura, isoladamente, a plena utilização operacional da infraestrutura. Pode haver situações em que a profundidade prevista seja atendida, mas permaneçam restrições de calado, fazendo com que o indicador aponte desempenho adequado sem que a capacidade correspondente esteja efetivamente disponível aos navios. Sugere-se, portanto, incorporar o CMO à sistemática de avaliação, mediante adequação do IQS-IA ou indicador complementar, considerando apenas restrições relacionadas a fatores sob responsabilidade da Concessionária e preservando a adequada alocação de riscos do contrato.
455	Minuta de Contrato	ANEXO 1	Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento da periodicidade de repercussão tarifária do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA. Embora as condições de profundidade do acesso aquaviário sejam aferidas periodicamente, os efeitos do IA sobre a tarifa são consolidados em base anual. Considerando que eventual redução da profundidade produz impactos imediatos sobre os usuários — incluindo restrições de calado, redução da capacidade de carga e perda de eficiência operacional —, entende-se pertinente avaliar mecanismo que aproxime temporalmente a perda de qualidade do serviço de sua correspondente repercussão tarifária. Recomenda-se avaliar a possibilidade de aplicação de redução temporária da Tarifa Teto enquanto persistirem situações de não atendimento às profundidades contratuais, após prazo adequado para sua correção, mantendo-se a apuração anual do IA para fins de consolidação do desempenho. A eventual alteração deverá ser acompanhada da correspondente recalibração da dosimetria e da modelagem econômico-financeira, considerando a sazonalidade das dragagens, a volatilidade das receitas e a necessidade de evitar dupla penalização pelo mesmo evento.
456	Minuta de Edital	Anexo 19	Embora o Capítulo 10 do Produto 04 reconheça expressamente a necessidade de negociação do cronograma com a construtora do Túnel Santos–Guarujá e de planejamento conjunto entre a concessionária do canal, a APS, a empreiteira e a Autoridade Marítima, e embora o Anexo 19 do Edital exija que o Plano Básico de Implantação contemple a compatibilização das intervenções da concessão com o túnel, tais previsões permanecem genéricas e concentradas no planejamento inicial. A documentação não estabelece

			mecanismo permanente de governança para a fase de execução simultânea das obras, nem define procedimentos de atualização dos cronogramas, programação de janelas, solução de conflitos, priorização de intervenções, alocação de riscos e consequências sobre os indicadores de desempenho, penalidades e equilíbrio econômico-financeiro. Recomenda-se, portanto, que o Contrato e seus anexos sejam complementados para transformar a obrigação “genérica” de compatibilização prevista no PBI em procedimento contínuo, vinculante e verificável de coordenação operacional entre os dois empreendimentos.
457	Minuta de Contrato	Anexo 1	Solicita-se confirmação do entendimento de que é garantida a possibilidade de a Concessionária prestar, em caráter facultativo e mediante contratação voluntária em bases comerciais, serviços de dragagem para instalações portuárias privadas (TUPs) e terminais arrendados atendidas pelo Canal de Acesso ao Porto de Santos, desde que preservado o cumprimento integral de suas obrigações contratuais. Atualmente, a modelagem contempla apenas as dragagens de manutenção das áreas integrantes do Porto Organizado, não havendo previsão para o aproveitamento da estrutura operacional da Concessionária na execução de dragagens para TUPs. A possibilidade de prestação desses serviços pode gerar ganhos de eficiência operacional e econômica, por meio de economias de escala, melhor aproveitamento da mobilização de equipamentos, racionalização das campanhas de dragagem e redução dos custos globais associados à manutenção do acesso aquaviário. Em caso afirmativo, entende-se pertinente o estudo de um preço-teto para esses serviços, baseados no parâmetro contratual do custo da dragagem, de modo a garantir a possibilidade de contratação de tais serviços em bases justas e não abusivas.
458	Minuta de Contrato	Anexo 1	A matriz de responsabilidades preserva corretamente, em nível formal, as competências da APS quanto à definição das regras, programação e autorização de acesso ao Porto Organizado. Entretanto, sua redação é simplificada e não detalha os procedimentos, critérios e responsabilidades que deverão orientar a gestão operacional do tráfego aquaviário ao longo da concessão. Em um porto da complexidade de Santos, recomenda-se que esses aspectos sejam disciplinados por instrumento específico, de forma a garantir transparência, previsibilidade e segurança operacional aos usuários. Sugestão: Prever a elaboração de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário. Incluir, no Contrato e/ou em seus anexos, a obrigação de elaboração, aprovação e atualização periódica de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário, a ser coordenado pela Administração do Porto, observadas as competências legais e regulamentares dos órgãos envolvidos e passando pelo mecanismo de Consulta (cláusula 33). Esse documento deverá estabelecer, no mínimo: - critérios e prioridades para programação dos acessos; - procedimentos para elaboração, validação, revisão e alteração da programação; - responsabilidades e atribuições dos agentes envolvidos na gestão operacional; - procedimentos de comunicação entre os agentes e com os usuários; - regras para tratamento de situações excepcionais e conflitos operacionais; - utilização das informações e funcionalidades do VTMIS como ferramenta de apoio ao gerenciamento do tráfego e à divulgação das informações operacionais; - critérios de transparência e disponibilização das informações operacionais aos usuários. Ainda, solicita-se inluir no Contrato e/ou em seus anexos diretriz específica quanto a relação entre o REP, PEAA e Regramento Operacional, de modo a deixar explícita a hierarquia entre estes instrumentos de planejamento e regramento, bem como as diretrizes quanto a sua atualização e interdependência.
459	Minuta de Contrato	Anexo 1	1) Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA, de forma que a avaliação do nível de serviço não esteja baseada exclusivamente na profundidade física do canal, mas considere também o Calado Máximo Operacional – CMO

			efetivamente disponibilizado aos usuários (seguindo proposta já sucedida na Concessão de Paranaguá, por exemplo). A manutenção da profundidade de projeto, embora seja parâmetro relevante para avaliação da dragagem, não assegura, isoladamente, a plena utilização operacional da infraestrutura. Pode haver situações em que a profundidade prevista seja atendida, mas permaneçam restrições de calado, fazendo com que o indicador aponte desempenho adequado sem que a capacidade correspondente esteja efetivamente disponível aos navios. Sugere-se, portanto, incorporar o CMO à sistemática de avaliação, mediante adequação do IQS-IA ou indicador complementar, considerando apenas restrições relacionadas a fatores sob responsabilidade da Concessionária e preservando a adequada alocação de riscos do contrato. 2) Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento da periodicidade de repercussão tarifária do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA. Embora as condições de profundidade do acesso aquaviário sejam aferidas periodicamente, os efeitos do IA sobre a tarifa são consolidados em base anual. Considerando que eventual redução da profundidade produz impactos imediatos sobre os usuários — incluindo restrições de calado, redução da capacidade de carga e perda de eficiência operacional —, entende-se pertinente avaliar mecanismo que aproxime temporalmente a perda de qualidade do serviço de sua correspondente repercussão tarifária. Recomenda-se avaliar a possibilidade de aplicação de redução temporária da Tarifa Teto enquanto persistirem situações de não atendimento às profundidades contratuais, após prazo adequado para sua correção, mantendo-se a apuração anual do IA para fins de consolidação do desempenho. A eventual alteração deverá ser acompanhada da correspondente recalibração da dosimetria e da modelagem econômico-financeira, considerando a sazonalidade das dragagens, a volatilidade das receitas e a necessidade de evitar dupla penalização pelo mesmo evento.
460	Minuta de Edital	ANEXO 19	Embora o Capítulo 10 do Produto 04 reconheça expressamente a necessidade de negociação do cronograma com a construtora do Túnel Santos–Guarujá e de planejamento conjunto entre a concessionária do canal, a APS, a empreiteira e a Autoridade Marítima, e embora o Anexo 19 do Edital exija que o Plano Básico de Implantação contemple a compatibilização das intervenções da concessão com o túnel, tais previsões permanecem genéricas e concentradas no planejamento inicial. A documentação não estabelece mecanismo permanente de governança para a fase de execução simultânea das obras, nem define procedimentos de atualização dos cronogramas, programação de janelas, solução de conflitos, priorização de intervenções, alocação de riscos e consequências sobre os indicadores de desempenho, penalidades e equilíbrio econômico-financeiro. Recomenda-se, portanto, que o Contrato e seus anexos sejam complementados para transformar a obrigação “genérica” de compatibilização prevista no PBI em procedimento contínuo, vinculante e verificável de coordenação operacional entre os dois empreendimentos.
461	Produto 09 – Relatório Conclusivo de Avaliação Econômico-Financeira		Entende-se que eventual alteração do modelo de outorga nesta etapa introduziria novas incertezas e potencial atraso na implementação dos investimentos necessários à evolução do acesso aquaviário ao Porto de Santos. Não é identificado fundamento jurídico ou regulatório que torne necessária a substituição da concessão comum por uma PPP Administrativa ou Patrocinada; ao contrário, a concessão permite integrar, sob responsabilidade de longo prazo do parceiro privado, os investimentos, a manutenção, a disponibilidade e o desempenho da infraestrutura, preservando a APS como Autoridade Portuária e as competências públicas de regulação, fiscalização e autoridade. Além disso, a concessão apresenta menor exposição fiscal direta do Poder Público e dispensa a estrutura de contraprestações e garantias públicas característica daquele modelo. A alteração da modalidade de outorga não eliminaria os custos e riscos associados à dragagem, manutenção e evolução do canal, mas essencialmente modificaria sua alocação,

			demandando nova estruturação institucional, econômico-financeira e contratual. Recomenda-se a manutenção do modelo de concessão comum e o prosseguimento do processo licitatório, concentrando-se os esforços desta etapa no aperfeiçoamento da modelagem antes da publicação definitiva do Edital. Isso permite avançar na contratação de uma solução de longo prazo para uma infraestrutura sujeita a necessidades permanentes de dragagem, aprofundamento e adaptação à evolução da frota, reduzindo o risco de postergação dos investimentos necessários à capacidade futura do Complexo Portuário de Santos. Nesse sentido, eventuais fragilidades identificadas na modelagem devem ser enfrentadas por meio do aprimoramento dos estudos, das regras contratuais e dos mecanismos de governança, e não pela alteração do modelo de outorga.
462	Minuta de Contrato	Anexo 1	A matriz de responsabilidades preserva corretamente, em nível formal, as competências da APS quanto à definição das regras, programação e autorização de acesso ao Porto Organizado. Entretanto, sua redação é simplificada e não detalha os procedimentos, critérios e responsabilidades que deverão orientar a gestão operacional do tráfego aquaviário ao longo da concessão. Em um porto da complexidade de Santos, recomenda-se que esses aspectos sejam disciplinados por instrumento específico, de forma a garantir transparência, previsibilidade e segurança operacional aos usuários. Sugestão: Prever a elaboração de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário. Incluir, no Contrato e/ou em seus anexos, a obrigação de elaboração, aprovação e atualização periódica de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário, a ser coordenado pela Administração do Porto, observadas as competências legais e regulamentares dos órgãos envolvidos e passando pelo mecanismo de Consulta (cláusula 33). Esse documento deverá estabelecer, no mínimo: - critérios e prioridades para programação dos acessos; - procedimentos para elaboração, validação, revisão e alteração da programação; - responsabilidades e atribuições dos agentes envolvidos na gestão operacional; - procedimentos de comunicação entre os agentes e com os usuários; - regras para tratamento de situações excepcionais e conflitos operacionais; - utilização das informações e funcionalidades do VTMIS como ferramenta de apoio ao gerenciamento do tráfego e à divulgação das informações operacionais; - critérios de transparência e disponibilização das informações operacionais aos usuários. Ainda, solicita-se inluir no Contrato e/ou em seus anexos diretriz específica quanto a relação entre o REP, PEAA e Regramento Operacional, de modo a deixar explícita a hierarquia entre estes instrumentos de planejamento e regramento, bem como as diretrizes quanto a sua atualização e interdependência.
463	Minuta de Contrato	Anexo 1	1) Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA, de forma que a avaliação do nível de serviço não esteja baseada exclusivamente na profundidade física do canal, mas considere também o Calado Máximo Operacional – CMO efetivamente disponibilizado aos usuários (seguindo proposta já sucedida na Concessão de Paranaguá, por exemplo). A manutenção da profundidade de projeto, embora seja parâmetro relevante para avaliação da dragagem, não assegura, isoladamente, a plena utilização operacional da infraestrutura. Pode haver situações em que a profundidade prevista seja atendida, mas permaneçam restrições de calado, fazendo com que o indicador aponte desempenho adequado sem que a capacidade correspondente esteja efetivamente disponível aos navios. Sugere-se, portanto, incorporar o CMO à sistemática de avaliação, mediante adequação do IQS-IA ou indicador complementar, considerando apenas restrições relacionadas a fatores sob responsabilidade da Concessionária e preservando a adequada alocação de riscos do contrato. 2) Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento da periodicidade de repercussão tarifária do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA. Embora as condições de profundidade do acesso aquaviário sejam aferidas periodicamente, os efeitos

			do IA sobre a tarifa são consolidados em base anual. Considerando que eventual redução da profundidade produz impactos imediatos sobre os usuários — incluindo restrições de calado, redução da capacidade de carga e perda de eficiência operacional —, entende-se pertinente avaliar mecanismo que aproxime temporalmente a perda de qualidade do serviço de sua correspondente repercussão tarifária. Recomenda-se avaliar a possibilidade de aplicação de redução temporária da Tarifa Teto enquanto persistirem situações de não atendimento às profundidades contratuais, após prazo adequado para sua correção, mantendo-se a apuração anual do IA para fins de consolidação do desempenho. A eventual alteração deverá ser acompanhada da correspondente recalibração da dosimetria e da modelagem econômico-financeira, considerando a sazonalidade das dragagens, a volatilidade das receitas e a necessidade de evitar dupla penalização pelo mesmo evento.
464	Minuta de Contrato	Anexo 1, IV	A matriz de responsabilidades preserva corretamente, em nível formal, as competências da APS quanto à definição das regras, programação e autorização de acesso ao Porto Organizado. Entretanto, sua redação é simplificada e não detalha os procedimentos, critérios e responsabilidades que deverão orientar a gestão operacional do tráfego aquaviário ao longo da concessão. Em um porto da complexidade de Santos, recomenda-se que esses aspectos sejam disciplinados por instrumento específico, de forma a garantir transparência, previsibilidade e segurança operacional aos usuários. Sugestão: Prever a elaboração de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário. Incluir, no Contrato e/ou em seus anexos, a obrigação de elaboração, aprovação e atualização periódica de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário, a ser coordenado pela Administração do Porto, observadas as competências legais e regulamentares dos órgãos envolvidos e passando pelo mecanismo de Consulta (cláusula 33). Esse documento deverá estabelecer, no mínimo: - critérios e prioridades para programação dos acessos; - procedimentos para elaboração, validação, revisão e alteração da programação; - responsabilidades e atribuições dos agentes envolvidos na gestão operacional; - procedimentos de comunicação entre os agentes e com os usuários; - regras para tratamento de situações excepcionais e conflitos operacionais; - utilização das informações e funcionalidades do VTMIS como ferramenta de apoio ao gerenciamento do tráfego e à divulgação das informações operacionais; - critérios de transparência e disponibilização das informações operacionais aos usuários. Ainda, solicita-se inluir no Contrato e/ou em seus anexos diretriz específica quanto a relação entre o REP, PEAA e Regramento Operacional, de modo a deixar explícita a hierarquia entre estes instrumentos de planejamento e regramento, bem como as diretrizes quanto a sua atualização e interdependência.
465	Produto 04 – Relatório de Avaliação Técnico-Operacional		Solicita-se confirmação do entendimento de que é garantida a possibilidade de a Concessionária prestar, em caráter facultativo e mediante contratação voluntária em bases comerciais, serviços de dragagem para instalações portuárias privadas (TUPs) e terminais arrendados atendidas pelo Canal de Acesso ao Porto de Santos, desde que preservado o cumprimento integral de suas obrigações contratuais. Atualmente, a modelagem contempla apenas as dragagens de manutenção das áreas integrantes do Porto Organizado, não havendo previsão para o aproveitamento da estrutura operacional da Concessionária na execução de dragagens para TUPs. A possibilidade de prestação desses serviços pode gerar ganhos de eficiência operacional e econômica, por meio de economias de escala, melhor aproveitamento da mobilização de equipamentos, racionalização das campanhas de dragagem e redução dos custos globais associados à manutenção do acesso aquaviário. Em caso afirmativo, entende-se pertinente o estudo de um preço-teto para esses serviços, baseados no parâmetro contratual do custo da dragagem, de modo a garantir a possibilidade de contratação de tais serviços em bases justas e não abusivas.

466	Minuta de Edital	Anexo 19	Embora o Capítulo 10 do Produto 04 reconheça expressamente a necessidade de negociação do cronograma com a construtora do Túnel Santos–Guarujá e de planejamento conjunto entre a concessionária do canal, a APS, a empreiteira e a Autoridade Marítima, e embora o Anexo 19 do Edital exija que o Plano Básico de Implantação contemple a compatibilização das intervenções da concessão com o túnel, tais previsões permanecem genéricas e concentradas no planejamento inicial. A documentação não estabelece mecanismo permanente de governança para a fase de execução simultânea das obras, nem define procedimentos de atualização dos cronogramas, programação de janelas, solução de conflitos, priorização de intervenções, alocação de riscos e consequências sobre os indicadores de desempenho, penalidades e equilíbrio econômico-financeiro. Recomenda-se, portanto, que o Contrato e seus anexos sejam complementados para transformar a obrigação “genérica” de compatibilização prevista no PBI em procedimento contínuo, vinculante e verificável de coordenação operacional entre os dois empreendimentos.
467	Minuta de Edital	Anexo 19	Embora o Capítulo 10 do Produto 04 reconheça expressamente a necessidade de negociação do cronograma com a construtora do Túnel Santos–Guarujá e de planejamento conjunto entre a concessionária do canal, a APS, a empreiteira e a Autoridade Marítima, e embora o Anexo 19 do Edital exija que o Plano Básico de Implantação contemple a compatibilização das intervenções da concessão com o túnel, tais previsões permanecem genéricas e concentradas no planejamento inicial. A documentação não estabelece mecanismo permanente de governança para a fase de execução simultânea das obras, nem define procedimentos de atualização dos cronogramas, programação de janelas, solução de conflitos, priorização de intervenções, alocação de riscos e consequências sobre os indicadores de desempenho, penalidades e equilíbrio econômico-financeiro. Recomenda-se, portanto, que o Contrato e seus anexos sejam complementados para transformar a obrigação “genérica” de compatibilização prevista no PBI em procedimento contínuo, vinculante e verificável de coordenação operacional entre os dois empreendimentos.
468	Minuta de Contrato	Anexo 1	1 - Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA, de forma que a avaliação do nível de serviço não esteja baseada exclusivamente na profundidade física do canal, mas considere também o Calado Máximo Operacional – CMO efetivamente disponibilizado aos usuários (seguindo proposta já sucedida na Concessão de Paranaguá, por exemplo). A manutenção da profundidade de projeto, embora seja parâmetro relevante para avaliação da dragagem, não assegura, isoladamente, a plena utilização operacional da infraestrutura. Pode haver situações em que a profundidade prevista seja atendida, mas permaneçam restrições de calado, fazendo com que o indicador aponte desempenho adequado sem que a capacidade correspondente esteja efetivamente disponível aos navios. Sugere-se, portanto, incorporar o CMO à sistemática de avaliação, mediante adequação do IQS-IA ou indicador complementar, considerando apenas restrições relacionadas a fatores sob responsabilidade da Concessionária e preservando a adequada alocação de riscos do contrato." 2 - Além disso, sugere-se avaliar o aperfeiçoamento da periodicidade de repercussão tarifária do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA. Embora as condições de profundidade do acesso aquaviário sejam aferidas periodicamente, os efeitos do IA sobre a tarifa são consolidados em base anual. Considerando que eventual redução da profundidade produz impactos imediatos sobre os usuários — incluindo restrições de calado, redução da capacidade de carga e perda de eficiência operacional —, entende-se pertinente avaliar mecanismo que aproxime temporalmente a perda de qualidade do serviço de sua correspondente repercussão tarifária. Recomenda-se avaliar a possibilidade de aplicação de redução temporária da Tarifa Teto enquanto persistirem situações de não atendimento às profundidades contratuais, após prazo adequado para sua

			correção, mantendo-se a apuração anual do IA para fins de consolidação do desempenho. A eventual alteração deverá ser acompanhada da correspondente recalibração da dosimetria e da modelagem econômico-financeira, considerando a sazonalidade das dragagens, a volatilidade das receitas e a necessidade de evitar dupla penalização pelo mesmo evento.
469	Minuta de Contrato	Anexo 1	A matriz de responsabilidades preserva corretamente, em nível formal, as competências da APS quanto à definição das regras, programação e autorização de acesso ao Porto Organizado. Entretanto, sua redação é simplificada e não detalha os procedimentos, critérios e responsabilidades que deverão orientar a gestão operacional do tráfego aquaviário ao longo da concessão. Em um porto da complexidade de Santos, recomenda-se que esses aspectos sejam disciplinados por instrumento específico, de forma a garantir transparência, previsibilidade e segurança operacional aos usuários. Sugestão: Prever a elaboração de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário. Incluir, no Contrato e/ou em seus anexos, a obrigação de elaboração, aprovação e atualização periódica de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário, a ser coordenado pela Administração do Porto, observadas as competências legais e regulamentares dos órgãos envolvidos e passando pelo mecanismo de Consulta (cláusula 33). Esse documento deverá estabelecer, no mínimo: - critérios e prioridades para programação dos acessos; - procedimentos para elaboração, validação, revisão e alteração da programação; - responsabilidades e atribuições dos agentes envolvidos na gestão operacional; - procedimentos de comunicação entre os agentes e com os usuários; - regras para tratamento de situações excepcionais e conflitos operacionais; - utilização das informações e funcionalidades do VTMIS como ferramenta de apoio ao gerenciamento do tráfego e à divulgação das informações operacionais; - critérios de transparência e disponibilização das informações operacionais aos usuários. Ainda, solicita-se incluir no Contrato e/ou em seus anexos diretriz específica quanto a relação entre o REP, PEAA e Regramento Operacional, de modo a deixar explícita a hierarquia entre estes instrumentos de planejamento e regramento, bem como as diretrizes quanto a sua atualização e interdependência.
470	Minuta de Edital	Anexo 19	Embora o Capítulo 10 do Produto 04 reconheça expressamente a necessidade de negociação do cronograma com a construtora do Túnel Santos–Guarujá e de planejamento conjunto entre a concessionária do canal, a APS, a empreiteira e a Autoridade Marítima, e embora o Anexo 19 do Edital exija que o Plano Básico de Implantação contemple a compatibilização das intervenções da concessão com o túnel, tais previsões permanecem genéricas e concentradas no planejamento inicial. A documentação não estabelece mecanismo permanente de governança para a fase de execução simultânea das obras, nem define procedimentos de atualização dos cronogramas, programação de janelas, solução de conflitos, priorização de intervenções, alocação de riscos e consequências sobre os indicadores de desempenho, penalidades e equilíbrio econômico-financeiro. Recomenda-se, portanto, que o Contrato e seus anexos sejam complementados para transformar a obrigação genérica de compatibilização prevista no PBI em procedimento contínuo, vinculante e verificável de coordenação operacional entre os dois empreendimentos.
471	Minuta de Contrato	Anexo 1	A matriz de responsabilidades preserva corretamente, em nível formal, as competências da APS quanto à definição das regras, programação e autorização de acesso ao Porto Organizado. Entretanto, sua redação é simplificada e não detalha os procedimentos, critérios e responsabilidades que deverão orientar a gestão operacional do tráfego aquaviário ao longo da concessão. Em um porto da complexidade de Santos, recomenda-se que esses aspectos sejam disciplinados por instrumento específico, de forma a garantir transparência, previsibilidade e segurança operacional aos usuários. Sugestão: Prever a elaboração de um

			Regramento Operacional do Acesso Aquaviário. Incluir, no Contrato e/ou em seus anexos, a obrigação de elaboração, aprovação e atualização periódica de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário, a ser coordenado pela Administração do Porto, observadas as competências legais e regulamentares dos órgãos envolvidos e passando pelo mecanismo de Consulta (cláusula 33). Esse documento deverá estabelecer, no mínimo: .Critérios e prioridades para programação dos acessos; .Procedimentos para elaboração, validação, revisão e alteração da programação; .Responsabilidades e atribuições dos agentes envolvidos na gestão operacional; .Procedimentos de comunicação entre os agentes e com os usuários; .Regras para tratamento de situações excepcionais e conflitos operacionais; .Utilização das informações e funcionalidades do VTMIS como ferramenta de apoio ao gerenciamento do tráfego e à divulgação das informações operacionais; .Critérios de transparência e disponibilização das informações operacionais aos usuários. Ainda, solicita-se incluir no Contrato e/ou em seus anexos diretriz específica quanto a relação entre o REP, PEAA e Regramento Operacional, de modo a deixar explícita a hierarquia entre estes instrumentos de planejamento e regramento, bem como as diretrizes quanto a sua atualização e interdependência.
472	Minuta de Contrato	Modelo de Contrato -Art. 18.3.2.	De acordo com a Minuta de Contrato, cláusula 18.3.2., o risco de volume de assoreamento acima da Faixa de Valores de Referência (FVR) está limitado ao direito em reequilíbrio econômico-financeiro de 50% do saldo apurado. Entretanto, estes valores de referência (FVR) para profundidades até -17m DHN não são embasados em estudos técnicos e dados com robustez técnica adequada para um contrato de 25 anos, mas sim embasados estimativas teóricas, resultando em uma alta exposição de risco para Concessionária desproporcional. Sugere-se que seja revisado a minuta de contrato, de modo a reduzir o risco de volume de assoreamento acima do FVR à concessionária e aumentar para o Poder Cedente. Adicionalmente, o estudo considera valores estabelecidos de FVR para dragagem de manutenção e derrocagem, porém não considera para a fase de dragagem de aprofundamento. Sugere-se que também seja incluído valores de FVR também para dragagem de aprofundamento, seguindo o mesmo racional técnico dos demais.
473	Minuta de Contrato	Anexo 1, IX	A matriz de responsabilidades preserva corretamente, em nível formal, as competências da APS quanto à definição das regras, programação e autorização de acesso ao Porto Organizado. Entretanto, sua redação é simplificada e não detalha os procedimentos, critérios e responsabilidades que deverão orientar a gestão operacional do tráfego aquaviário ao longo da concessão. Em um porto da complexidade de Santos, recomenda-se que esses aspectos sejam disciplinados por instrumento específico, de forma a garantir transparência, previsibilidade e segurança operacional aos usuários. Sugestão: Prever a elaboração de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário. Incluir, no Contrato e/ou em seus anexos, a obrigação de elaboração, aprovação e atualização periódica de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário, a ser coordenado pela Administração do Porto, observadas as competências legais e regulamentares dos órgãos envolvidos e passando pelo mecanismo de Consulta (cláusula 33). Esse documento deverá estabelecer, no mínimo: - critérios e prioridades para programação dos acessos; - procedimentos para elaboração, validação, revisão e alteração da programação; - responsabilidades e atribuições dos agentes envolvidos na gestão operacional; - procedimentos de comunicação entre os agentes e com os usuários; - regras para tratamento de situações excepcionais e conflitos operacionais; - utilização das informações e funcionalidades do VTMIS como ferramenta de apoio ao gerenciamento do tráfego e à divulgação das informações operacionais; - critérios de transparência e disponibilização das informações operacionais aos usuários. Ainda, solicita-se incluir no Contrato e/ou em seus anexos diretriz específica quanto a relação entre o REP,

			PEAA e Regramento Operacional, de modo a deixar explícita a hierarquia entre estes instrumentos de planejamento e regramento, bem como as diretrizes quanto a sua atualização e interdependência.
474	Minuta de Contrato	Anexo 1, IX	1) Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA, de forma que a avaliação do nível de serviço não esteja baseada exclusivamente na profundidade física do canal, mas considere também o Calado Máximo Operacional – CMO efetivamente disponibilizado aos usuários (seguindo proposta já sucedida na Concessão de Paranaguá, por exemplo). A manutenção da profundidade de projeto, embora seja parâmetro relevante para avaliação da dragagem, não assegura, isoladamente, a plena utilização operacional da infraestrutura. Pode haver situações em que a profundidade prevista seja atendida, mas permaneçam restrições de calado, fazendo com que o indicador aponte desempenho adequado sem que a capacidade correspondente esteja efetivamente disponível aos navios. Sugere-se, portanto, incorporar o CMO à sistemática de avaliação, mediante adequação do IQS-IA ou indicador complementar, considerando apenas restrições relacionadas a fatores sob responsabilidade da Concessionária e preservando a adequada alocação de riscos do contrato." 2) Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento da periodicidade de repercussão tarifária do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA. Embora as condições de profundidade do acesso aquaviário sejam aferidas periodicamente, os efeitos do IA sobre a tarifa são consolidados em base anual. Considerando que eventual redução da profundidade produz impactos imediatos sobre os usuários — incluindo restrições de calado, redução da capacidade de carga e perda de eficiência operacional —, entende-se pertinente avaliar mecanismo que aproxime temporalmente a perda de qualidade do serviço de sua correspondente repercussão tarifária. Recomenda-se avaliar a possibilidade de aplicação de redução temporária da Tarifa Teto enquanto persistirem situações de não atendimento às profundidades contratuais, após prazo adequado para sua correção, mantendo-se a apuração anual do IA para fins de consolidação do desempenho. A eventual alteração deverá ser acompanhada da correspondente recalibração da dosimetria e da modelagem econômico-financeira, considerando a sazonalidade das dragagens, a volatilidade das receitas e a necessidade de evitar dupla penalização pelo mesmo evento."
475	Minuta de Contrato	Modelo de Contrato Anexo I - Art 33	O Artigo 33 do Anexo I do Contrato, menciona que os serviços de dragagem (profundidades) devem estar em conformidade com as normas, enquanto o contrato estabelece profundidades-alvo específicas de dragagem. Da mesma forma, o Artigo 35 do Anexo I do Contrato atribuí à Concessionária a manutenção dos calados operacionais mínimos homologados. Como a definição 1.1.17. estabelece que o CMO é determinada pela Administração do Porto sob coordenação da Autoridade Marítima, e a matriz do Item 15, Tema 1, confirma essa alocação em 1.1. com base no Art. 18, I, d) da Lei 12.815/2013, deixando à Concessionária apenas subsidiar com batimetria em 1.2, o Item 35 em questão impõe obrigação de resultado sobre parâmetro fixado por terceiro. Ainda, o próprio Fator Q entra como reforço de coerência – O Item 119, a), define o IA por reduções acima de 5% da profundidade da Tabela 4, aferidas por batimetria, o que mostra que a própria minuta já adotou profundidade como métrica de desempenho do acesso, não fundamentando a alocação do calado em obrigações da concessionária. Por fim, sugerimos que fique explícito que a concessionária deverá fornecer uma profundidade especificada nas diferentes etapas do contrato, não sendo responsável pelo calado máximo durante a execução do contrato.
476	Minuta de Contrato	Modelo de Contrato Annex 2 - Formula de rajuste	Como base de cálculo para o Índice de Reajustamento Contratual (IRC) apresentado no Apêndice B do instrumento contratual, adotou-se a seguinte composição: 51,3% referentes aos custos do próprio equipamento de dragagem, 26,4% ao combustível marítimo e 22,3% à

			inflação brasileira (IPCA). Ao analisar especificamente o componente relativo ao equipamento de dragagem (51,3% do IRC), observa-se que a metodologia prevê a multiplicação de um índice dolarizado (PTAX) por outro denominado em euro (CIRIA). É importante destacar que essa operação não reflete a prática usual do mercado, pois o setor de dragagem no Brasil é composto majoritariamente por equipamentos provenientes da Europa, cujos custos são denominados em euro, onde não há registro de equipamentos ou draguistas com estrutura de custos baseada no dólar americano. Em consonância com esse entendimento, o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) adota em seus estudos e projetos para o setor de dragagem uma proporção aproximada de 70% dos custos referenciados em euro para itens relacionados aos equipamentos de dragagem, e 30% referenciados em dólar americano para custos associados ao combustível marítimo. Vale acrescentar, excluída a parcela de IPCA, os componentes com exposição a custo internacional somam 77,7 pontos, dos quais o equipamento responde por 51,3 e o combustível por 26,4, ou seja, reflete praticamente a proporção 70/30 do INPH, indicando que os pesos do IRC foram construídos sobre a mesma alocação aproximada, e que a divergência está apenas na moeda de conversão atribuída ao termo de equipamento Diante do exposto, e com o objetivo de promover maior isonomia e previsibilidade financeira às potenciais proponentes da concessão, recomenda-se a reavaliação da moeda e da taxa de câmbio utilizadas como referência. Sugere-se a substituição do Dólar Americano (USD) pelo Euro (EUR) ou, alternativamente, a adoção de uma ponderação entre USD e EUR, inclusive para o cálculo do Reajustamento Contratual previsto no Apêndice B do instrumento contratual.
477	Minuta de Contrato	Anexo 1, IX	1- Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA, de forma que a avaliação do nível de serviço não esteja baseada exclusivamente na profundidade física do canal, mas considere também o Calado Máximo Operacional – CMO efetivamente disponibilizado aos usuários (seguindo proposta já sucedida na Concessão de Paranaguá, por exemplo). A manutenção da profundidade de projeto, embora seja parâmetro relevante para avaliação da dragagem, não assegura, isoladamente, a plena utilização operacional da infraestrutura. Pode haver situações em que a profundidade prevista seja atendida, mas permaneçam restrições de calado, fazendo com que o indicador aponte desempenho adequado sem que a capacidade correspondente esteja efetivamente disponível aos navios. Sugere-se, portanto, incorporar o CMO à sistemática de avaliação, mediante adequação do IQS-IA ou indicador complementar, considerando apenas restrições relacionadas a fatores sob responsabilidade da Concessionária e preservando a adequada alocação de riscos do contrato." 2 - Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento da periodicidade de repercussão tarifária do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA. Embora as condições de profundidade do acesso aquaviário sejam aferidas periodicamente, os efeitos do IA sobre a tarifa são consolidados em base anual. Considerando que eventual redução da profundidade produz impactos imediatos sobre os usuários — incluindo restrições de calado, redução da capacidade de carga e perda de eficiência operacional —, entende-se pertinente avaliar mecanismo que aproxime temporalmente a perda de qualidade do serviço de sua correspondente repercussão tarifária. Recomenda-se avaliar a possibilidade de aplicação de redução temporária da Tarifa Teto enquanto persistirem situações de não atendimento às profundidades contratuais, após prazo adequado para sua correção, mantendo-se a apuração anual do IA para fins de consolidação do desempenho. A eventual alteração deverá ser acompanhada da correspondente recalibração da dosimetria e da modelagem econômico-financeira, considerando a sazonalidade das dragagens, a volatilidade das receitas e a necessidade de evitar dupla penalização pelo mesmo evento."

478	Minuta de Contrato	Modelo de Contrato -Art. 18.3.2.	De acordo com a Minuta de Contrato, cláusula 18.3.2., o risco de volume de assoreamento acima da Faixa de Valores de Referência (FVR) está limitado ao direito em reequilíbrio econômico-financeiro de 50% do saldo apurado. Entretanto, estes valores de referência (FVR) para profundidades até -17m DHN não são embasados em estudos técnicos e dados com robustez técnica adequada para um contrato de 25 anos, mas sim embasados estimativas teóricas, resultando em uma alta exposição de risco para Concessionária desproporcional. Sugere-se que seja revisado a minuta de contrato, de modo a reduzir o risco de volume de assoreamento acima do FVR à concessionária e aumentar para o Poder Cedente. Adicionalmente, o estudo considera valores estabelecidos de FVR para dragagem de manutenção e derrocagem, porém não considera para a fase de dragagem de aprofundamento. Sugere-se que também seja incluído valores de FVR também para dragagem de aprofundamento, seguindo o mesmo racional técnico dos demais.
479	Minuta de Edital	Appendix B - 4. estudos adicionais	No Apêndice B, item 4. Estudos Adicionais, da Minuta Contratual, é incluído no escopo da Concessionária a elaboração de estudos e projetos para implantação do Guia Corrente no Trecho I. A elaboração dos estudos é obrigação autônoma da Concessionária pela Subcláusula 13.2.5.2, e o reequilíbrio assegurado pela Subcláusula 13.2.5.3 alcança apenas a implantação do objeto, não os estudos. A referida subcláusula dispõe que, se os estudos indicarem viabilidade parcial ou total, o Poder Concedente poderá solicitar a implantação, com cronograma físico-financeiro e metas de dimensionamento a serem fixados em termo aditivo específico, resguardado o direito a reequilíbrio via Revisão Extraordinária e observada a Subcláusula 18.2.3. O Item 2.2.1 do Anexo 9 exige, até o término do Ano 3, estudos de viabilidade "com a elaboração da metodologia construtiva e dos projetos básico e executivo necessários para a obra de engenharia", somados, pelos Itens 2.2.3 e 2.2.4, a modelagem física de agitação marítima, investigação geológica e geotécnica, dimensionamento hidráulico e estrutural com estabilidade e enrocamento e verificação de recalques, erosões e escorregamentos. Reforça-se que projeto executivo é entregável de pré-construção, não peça de estudo de viabilidade. Como o custo desses trabalhos não tem porta de recuperação, a Concessionária financia integralmente o projeto executivo de obra cuja construção depende de decisão discricionária do Poder Concedente, sem prazo de exercício previsto. Outro ponto é que a finalidade declarada do guia corrente é reduzir o volume de dragagem de manutenção. A Subcláusula 18.3.3, porém, dá ao Poder Concedente direito a reequilíbrio quando o volume fica abaixo do limite mínimo da faixa, limitado a 50% do saldo apurado, e não há no contrato qualquer mecanismo de recalibração da Tabela 12 após a implantação da obra. Guia corrente que funcione bem coloca a Concessionária permanentemente na zona de reequilíbrio a favor do Concedente, a cada ciclo quinquenal, pelo resto do prazo - de modo que o êxito técnico da intervenção se converte em passivo recorrente. Sugere-se que torne-se explícito que apenas o estudo será responsabilidade da Concessionária, uma vez que estas estruturas, caso construídas, terão impacto significativo na hidrodinâmica e morfodinâmica do canal, tornando claro que a decisão de construir o Guia Corrente irá também impactar os valores de assoreamento (FVR) impostos no contrato.
480	Minuta de Contrato	Anexo 1, IX	1- Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA, de forma que a avaliação do nível de serviço não esteja baseada exclusivamente na profundidade física do canal, mas considere também o Calado Máximo Operacional – CMO efetivamente disponibilizado aos usuários (seguindo proposta já sucedida na Concessão de Paranaguá, por exemplo). A manutenção da profundidade de projeto, embora seja parâmetro relevante para avaliação da dragagem, não assegura, isoladamente, a plena utilização operacional da infraestrutura. Pode haver situações em que a profundidade prevista seja atendida, mas permaneçam restrições de calado, fazendo com que o indicador aponte

			desempenho adequado sem que a capacidade correspondente esteja efetivamente disponível aos navios. Sugere-se, portanto, incorporar o CMO à sistemática de avaliação, mediante adequação do IQS-IA ou indicador complementar, considerando apenas restrições relacionadas a fatores sob responsabilidade da Concessionária e preservando a adequada alocação de riscos do contrato." 2 - Sugere-se, ainda, avaliar o aperfeiçoamento da periodicidade de repercussão tarifária do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário – IA. Embora as condições de profundidade do acesso aquaviário sejam aferidas periodicamente, os efeitos do IA sobre a tarifa são consolidados em base anual. Considerando que eventual redução da profundidade produz impactos imediatos sobre os usuários — incluindo restrições de calado, redução da capacidade de carga e perda de eficiência operacional —, entende-se pertinente avaliar mecanismo que aproxime temporalmente a perda de qualidade do serviço de sua correspondente repercussão tarifária. Recomenda-se avaliar a possibilidade de aplicação de redução temporária da Tarifa Teto enquanto persistirem situações de não atendimento às profundidades contratuais, após prazo adequado para sua correção, mantendo-se a apuração anual do IA para fins de consolidação do desempenho. A eventual alteração deverá ser acompanhada da correspondente recalibração da dosimetria e da modelagem econômico-financeira, considerando a sazonalidade das dragagens, a volatilidade das receitas e a necessidade de evitar dupla penalização pelo mesmo evento."
481	Minuta de Contrato	Modelo de Contrato Anexo 1 - Art. 18.1.8	A implementação de maiores profundidades no canal para receber navios com maiores dimensões tendem a afetar os limites horizontais do canal, através do aumento da largura do canal com a expansão dos taludes laterais. Tal abordagem tende a impactar a estabilidade das estruturas localizadas na margem do canal, incluindo áreas de operação portuária, mas também possíveis áreas residenciais (comunidades ribeirinhas). A Subcláusula 18.1.7 atribui à Concessionária os riscos associados à adequação da infraestrutura e superestrutura portuárias existentes na Área da Concessão até a Data de Assunção para suportar os investimentos por ela realizados; a Subcláusula 18.1.8 lhe imputa os custos de remanejamento, remoção ou compatibilização de interferências com estruturas públicas ou privadas; e a Subcláusula 18.1.14 a responsabiliza por prejuízos causados a terceiros. A ressalva de vícios ocultos da Subcláusula 18.2.4 não socorre, pois exige identificação em até 12 meses da Data de Assunção, enquanto as obras de aprofundamento ocorrem nos Anos 3 e 6. Registre-se, ainda, que a única menção a taludes em todo o instrumento é o Relatório Periódico nº 2, que exige relatar a estabilidade de taludes e do entorno dos berços de acostagem - obrigação de informar, sem alocação do risco correspondente. E que o Item 43 do Anexo 1 obriga a Concessionária a manter as profundidades dos berços conforme estabelecido pela Administração do Porto, sendo que a Tabela 5 indica berços públicos, arrendados e privados. Caso, em determinado berço, o alcance da cota exigida comprometa a estabilidade do pé do cais, a Concessionária ficará entre o descumprimento de meta de profundidade, com exposição ao IQS e à Subcláusula 18.1.16, e o dano a estrutura de terceiro, com exposição à Subcláusula 18.1.14. O contrato não contém regra que resolva esse conflito. Dado o exposto, requer-se o seguinte: (i) a incorporação ao Anexo 1 da geometria de projeto de cada estágio de aprofundamento, com largura de fundo e relação de talude por trecho, extraída do anteprojeto do INPH; (ii) a ressalva, na Subcláusula 18.1.7., da inadequação de estruturas de margem preexistentes não pertencentes à Concessionária, com realocação deste risco ao Poder Concedente; (iii) a previsão de cadastro estrutural e laudo de linha de base das estruturas de margem antes de cada fase de aprofundamento, com participação dos respectivos titulares; (iv) o registro expresso de que reforço, recalque, ou contensão de estruturas de terceiros não integra o escopo da Concessionária, ensejando reequilíbrio caso determinado pelo Poder Concedente.

482	Minuta de Contrato	Modelo de Contrato - Art 24	A primeira revisão extraordinária só é permitida após 5 anos depois da data de assunção. Para permitir uma maior atratividade e reduzir exposições à Concessionária, sugere-se que a primeira revisão seja possível após 2 anos da data de assunção, conforme argumentação detalhada na sequência. A Subcláusula 24.1.5 fixa prazo prescricional de 5 anos contados da ocorrência do fato gerador, enquanto a Subcláusula 24.2.1 só abre a janela no 5º ano de vigência. Desvio verificado no Ano 1 pode prescrever no momento em que se torna exigível. É vício de compatibilidade interna, cuja correção não impõe custo ao Poder Concedente. Os Anos 1 a 6 concentram as duas etapas de aprofundamento e o pico de alavancagem da SPE, e é nesse intervalo que a Concessionária não pode pleitear recomposição — agravado pelo fato de que, nos Anos 3 e 6, a Subcláusula 18.3.4 suspende o próprio compartilhamento durante a execução das obras. Ou seja, o risco se concentra onde não há remédio disponível. Para as hipóteses da Subcláusula 18.2 não existe carência alguma: o filtro contra pleitos irrelevantes é o gatilho de materialidade da Subcláusula 24.1.1, de 1% da receita bruta anual média — cerca de R$ 5,8 milhões nos três primeiros anos, considerando a base de R$ 578.933.096,94 da Subcláusula 24.1.1.1. As hipóteses de 18.3 e 18.4, expressamente excluídas desse gatilho, receberam em seu lugar uma vedação temporal absoluta. O contrato demonstra, portanto, que dispõe de mecanismo calibrado para conter pleitos de baixa materialidade, e não há razão para substituí-lo por barreira de prazo nas duas únicas hipóteses de compartilhamento físico de risco.
483	Minuta de Contrato	PLANO DE EXPLORAÇÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO (PEAA)	A matriz de responsabilidades preserva corretamente, em nível formal, as competências da APS quanto à definição das regras, programação e autorização de acesso ao Porto Organizado. Entretanto, sua redação é simplificada e não detalha os procedimentos, critérios e responsabilidades que deverão orientar a gestão operacional do tráfego aquaviário ao longo da concessão. Em um porto da complexidade de Santos, recomenda-se que esses aspectos sejam disciplinados por instrumento específico, de forma a garantir transparência, previsibilidade e segurança operacional aos usuários. Sugestão: Prever a elaboração de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário. Incluir, no Contrato e/ou em seus anexos, a obrigação de elaboração, aprovação e atualização periódica de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário, a ser coordenado pela Administração do Porto, observadas as competências legais e regulamentares dos órgãos envolvidos e passando pelo mecanismo de Consulta (cláusula 33). Esse documento deverá estabelecer, no mínimo: - critérios e prioridades para programação dos acessos; - procedimentos para elaboração, validação, revisão e alteração da programação; - responsabilidades e atribuições dos agentes envolvidos na gestão operacional; - procedimentos de comunicação entre os agentes e com os usuários; - regras para tratamento de situações excepcionais e conflitos operacionais; - utilização das informações e funcionalidades do VTMIS como ferramenta de apoio ao gerenciamento do tráfego e à divulgação das informações operacionais; - critérios de transparência e disponibilização das informações operacionais aos usuários. Ainda, solicita-se inluir no Contrato e/ou em seus anexos diretriz específica quanto a relação entre o REP, PEAA e Regramento Operacional, de modo a deixar explícita a hierarquia entre estes instrumentos de planejamento e regramento, bem como as diretrizes quanto a sua atualização e interdependência.
484	Minuta de Contrato	1.1.65	A matriz de responsabilidades preserva corretamente, em nível formal, as competências da APS quanto à definição das regras, programação e autorização de acesso ao Porto Organizado. Entretanto, sua redação é simplificada e não detalha os procedimentos, critérios e responsabilidades que deverão orientar a gestão operacional do tráfego aquaviário ao longo da concessão. Em um porto da complexidade de Santos, recomenda-se que esses aspectos sejam disciplinados por instrumento específico, de forma a garantir transparência,

			previsibilidade e segurança operacional aos usuários. Sugestão: Prever a elaboração de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário. Incluir, no Contrato e/ou em seus anexos, a obrigação de elaboração, aprovação e atualização periódica de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário, a ser coordenado pela Administração do Porto, observadas as competências legais e regulamentares dos órgãos envolvidos e passando pelo mecanismo de Consulta (cláusula 33). Esse documento deverá estabelecer, no mínimo: - critérios e prioridades para programação dos acessos; - procedimentos para elaboração, validação, revisão e alteração da programação; - responsabilidades e atribuições dos agentes envolvidos na gestão operacional; - procedimentos de comunicação entre os agentes e com os usuários; - regras para tratamento de situações excepcionais e conflitos operacionais; - utilização das informações e funcionalidades do VTMIS como ferramenta de apoio ao gerenciamento do tráfego e à divulgação das informações operacionais; - critérios de transparência e disponibilização das informações operacionais aos usuários. Ainda, solicita-se inluir no Contrato e/ou em seus anexos diretriz específica quanto a relação entre o REP, PEAA e Regramento Operacional, de modo a deixar explícita a hierarquia entre estes instrumentos de planejamento e regramento, bem como as diretrizes quanto a sua atualização e interdependência.
485	Minuta de Contrato	Produto 4 - Relatório Técnico Operacional; Produto 3 - Estudo de Mercado - Parte I de II	O item 5.12.3 do Relatório Técnico (pg. 57) informa que o Consórcio elaborou uma estimativa própria dos volumes de dragagem necessários para o aprofundamento do Canal de Acesso para a cota de -17m, tomando como referência os estudos do INPH (2024). Entretanto, observa-se que a metodologia adotada considera essencialmente o deslocamento vertical (offset) da geometria prevista para a cota de -16m, sem considerar adequadamente os demais parâmetros geométricos associados à futura operação de embarcações de maior porte. O Estudo de Mercado prevê a movimentação de navios porta-contêineres Classe 7 a partir de 2031, com aproximadamente 400m de LOA, 60m de boca, 16,5m de calado e 200 mil DWT (item 10.1.1.2, pg. 112). Por sua vez, o estudo do INPH (2024), utilizado como base para a definição das geometrias do canal e para a estimativa dos volumes de dragagem, considerou um navio-tipo com 366m de LOA, 52m de boca e 14,5m de calado. Dessa forma, a viabilidade operacional dos navios previstos para a fase de aprofundamento a -17m não depende exclusivamente da profundidade do canal, mas também de diversos elementos geométricos horizontais, incluindo largura de canal, áreas de cruzamento, raios de curvatura, folgas laterais, taludes e demais condicionantes de manobra e navegação. A mera aplicação de um offset vertical à seção originalmente concebida para um navio-tipo distinto não demonstra, por si só, que a infraestrutura resultante será adequada para a operação dos navios previstos no Estudo de Mercado. Adicionalmente, o aprofundamento de um canal mantendo-se a mesma configuração geométrica dos taludes implica o deslocamento do pé dos taludes em direção às margens. Em determinados trechos internos do Canal de Acesso, tal expansão pode resultar em interferências com estruturas portuárias existentes, obras de contenção, ativos de terceiros, edificações lindeiras e condicionantes ambientais e de licenciamento, cujos impactos não foram avaliados de forma detalhada nos documentos disponibilizados. Por outro lado, observa-se uma aparente inconsistência entre os documentos da modelagem. Enquanto o Estudo de Mercado prevê o recebimento de embarcações Classe 7 com até 400m de LOA, o item 32 do Anexo 1 ao Contrato estabelece que os navios-tipo considerados para a operação do canal possuem LOA de até 366m. Caso prevaleça o limite operacional de 366m de LOA, não se identifica justificativa técnica suficiente para tornar mandatória a execução de aprofundamentos sucessivos para -17m e eventualmente -18m, uma vez que embarcações dessa classe possuem calado compatível com a profundidade de -16m e podem operar mediante utilização de janela de maré, conforme práticas já adotadas em diversos portos internacionais. Nesse contexto, sugere-se que as obrigações contratuais relativas aos aprofundamentos futuros para -17m e -18m

			sejam condicionadas à demonstração cumulativa de: (i) Existência de demanda de mercado efetiva para embarcações que requeiram tais profundidades; (ii) Comprovação técnica de que a profundidade constitui o efetivo fator limitante à navegação e à atracação; (iii) Verificação de que os demais parâmetros geométricos do canal, incluindo largura, alinhamentos, curvas, áreas de manobra e condições de navegação, não constituem restrições operacionais mais relevantes do que a profundidade; (iv) Viabilidade técnica, ambiental e operacional da intervenção, sem riscos desproporcionais a ativos portuários, estruturas de terceiros, estabilidade dos taludes ou condicionantes de licenciamento. Adicionalmente, sugere-se a inclusão de mecanismo contratual de reequilíbrio econômico-financeiro que assegure à Concessionária o direito à recomposição do equilíbrio contratual quando a execução do aprofundamento contratado for limitada ou inviabilizada por restrições geotécnicas, condicionantes ambientais, exigências de órgãos licenciadores, interferências com infraestruturas existentes ou riscos a ativos de terceiros não contemplados na modelagem original.
486	Minuta de Contrato	1.1.48	1 - Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário - IA, de forma que a avaliação do nível de serviço não esteja baseada exclusivamente na profundidade física do canal, mas considere também o Calado Máximo Operacional - CMO efetivamente disponibilizado aos usuários (seguindo proposta já sucedida na Concessão de Paranaguá, por exemplo). A manutenção da profundidade de projeto, embora seja parâmetro relevante para avaliação da dragagem, não assegura, isoladamente, a plena utilização operacional da infraestrutura. Pode haver situações em que a profundidade prevista seja atendida, mas permaneçam restrições de calado, fazendo com que o indicador aponte desempenho adequado sem que a capacidade correspondente esteja efetivamente disponível aos navios. Sugere-se, portanto, incorporar o CMO à sistemática de avaliação, mediante adequação do IQS-IA ou indicador complementar, considerando apenas restrições relacionadas a fatores sob responsabilidade da Concessionária e preservando a adequada alocação de riscos do contrato. 2 - Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento da periodicidade de repercussão tarifária do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário - IA. Embora as condições de profundidade do acesso aquaviário sejam aferidas periodicamente, os efeitos do IA sobre a tarifa são consolidados em base anual. Considerando que eventual redução da profundidade produz impactos imediatos sobre os usuários - incluindo restrições de calado, redução da capacidade de carga e perda de eficiência operacional -, entende-se pertinente avaliar mecanismo que aproxime temporalmente a perda de qualidade do serviço de sua correspondente repercussão tarifária. Recomenda-se avaliar a possibilidade de aplicação de redução temporária da Tarifa Teto enquanto persistirem situações de não atendimento às profundidades contratuais, após prazo adequado para sua correção, mantendo-se a apuração anual do IA para fins de consolidação do desempenho. A eventual alteração deverá ser acompanhada da correspondente recalibração da dosimetria e da modelagem econômico-financeira, considerando a sazonalidade das dragagens, a volatilidade das receitas e a necessidade de evitar dupla penalização pelo mesmo evento.
487	Minuta de Contrato	Produto 4 - Relatório Técnico Operacional; Produto 3 - Estudo de Mercado - Parte II de II	Por fim, recomenda-se que o contrato preveja expressamente que trechos cuja dragagem não possa ser executada por tais motivos não sejam considerados para fins de apuração dos indicadores de desempenho e disponibilidade do canal, evitando a aplicação de penalidades ou redutores tarifários decorrentes de circunstâncias alheias ao controle da Concessionária.
488	Minuta de Edital	Produto 4 - Relatório Técnico Operacional	O Estudo de aprofundamento elaborado pelo INPH 2024 considera ao longo do Capítulo 8 (pg 256 do RL Tecnico), no dimensionamento do canal, exclusivamente as condicionantes e particularidades encontradas no Canal Externo, sendo este o cenário mais crítico nos efeitos

			meteoceanográficos (ondas), resultando em uma profundidade conceitual de projeto de -16m. Na modelagem da concessão, está sendo considerado os mesmos -16m, inclusive, nos trechos internos que não sofrem tamanha influência dos aspectos meteoceanográficos, especialmente de ondas. O mesmo se aplica para o aprofundamento para -17m uma vez que o estudo INPH 2024 foi utilizado de referência. Entende-se que não é o mais indicado estabelecer profundidades mínimas a serem implantadas e mantidas pela concessionária de modo uniforme e considerando somente o pior cenário, mas sim avaliar e incluir suas diferenças de cada caso, buscando otimizações, conforme Acórdão do TCU referente a modelagem da concessão de Itajaí, onde buscou otimizar as profundidades de dragagem de -16m em sua totalidade (fase de audiência pública) para -16m no canal externo e -15,3m nas áreas internas. Destaca-se que é importante possibilitar que a concessionária, durante a fase de estudos e detalhamento de projeto, busque por otimizações no layout do traçado do canal, incluindo diferentes profundidades ao longo de toda a extensão do canal, de modo que ela não seja penalizada conforme o modelo proposto em audiência pública.
489	Minuta de Contrato	Anexo 1	1) Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário - IA, de forma que a avaliação do nível de serviço não esteja baseada exclusivamente na profundidade física do canal, mas considere também o Calado Máximo Operacional - CMO efetivamente disponibilizado aos usuários (seguindo proposta já sucedida na Concessão de Paranaguá, por exemplo). A manutenção da profundidade de projeto, embora seja parâmetro relevante para avaliação da dragagem, não assegura, isoladamente, a plena utilização operacional da infraestrutura. Pode haver situações em que a profundidade prevista seja atendida, mas permaneçam restrições de calado, fazendo com que o indicador aponte desempenho adequado sem que a capacidade correspondente esteja efetivamente disponível aos navios. Sugere-se, portanto, incorporar o CMO à sistemática de avaliação, mediante adequação do IQS-IA ou indicador complementar, considerando apenas restrições relacionadas a fatores sob responsabilidade da Concessionária e preservando a adequada alocação de riscos do contrato. 2) Sugere-se avaliar o aperfeiçoamento da periodicidade de repercussão tarifária do Indicador de Qualidade do Acesso Aquaviário - IA. Embora as condições de profundidade do acesso aquaviário sejam aferidas periodicamente, os efeitos do IA sobre a tarifa são consolidados em base anual. Considerando que eventual redução da profundidade produz impactos imediatos sobre os usuários - incluindo restrições de calado, redução da capacidade de carga e perda de eficiência operacional -, entende-se pertinente avaliar mecanismo que aproxime temporalmente a perda de qualidade do serviço de sua correspondente repercussão tarifária. Recomenda-se avaliar a possibilidade de aplicação de redução temporária da Tarifa Teto enquanto persistirem situações de não atendimento às profundidades contratuais, após prazo adequado para sua correção, mantendo-se a apuração anual do IA para fins de consolidação do desempenho. A eventual alteração deverá ser acompanhada da correspondente recalibração da dosimetria e da modelagem econômico-financeira, considerando a sazonalidade das dragagens, a volatilidade das receitas e a necessidade de evitar dupla penalização pelo mesmo evento.
490	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato	Uma vez que os valores de estimativa de taxa de assoreamento para -16 e -17m são baseados em estudos empíricos e que não possuem validação, entende-se que a concessionária, a partir dos estudos de assoreamento e coleta de dados meteoceanográficos ao longo dos anos de concessão (Sistemas de Informação 2 - Anexo 1 Contrato, pg. 97), terá maior robustez técnica para aferir com maior assertividade as taxas de assoreamento. Propõe-se que seja estudado uma forma contratual que os valores de referência de assoreamento sejam reavaliados, bem como os ranges de compartilhamento de risco, com base nos estudos a serem realizados, e não fixos e irreajustáveis ao longo de todo o prazo

			de concessão conforme atualmente modelado. Tal proposta não altera o mecanismo de compartilhamento de riscos, apenas a base sobre a qual ele incide. O fator de repartição e sua aplicação simétrica nas duas pontas da faixa permanecem íntegros. O que se propõe é que os valores de referência acompanhem o conhecimento efetivamente disponível. A amplitude atual decorre, nos termos do Item 98 do Anexo 1, da média das variações verificadas nos volumes dragados em 2020, 2021 e 2022, extrapolada para os gabaritos de 16 e 17 metros, sobre os quais não há observação. Congelar essa extrapolação por 25 anos converte premissa provisória em parâmetro definitivo e contraria a própria finalidade da faixa, que é alocar incerteza. Conforme a incerteza se reduz pelos dados do SI nº 2, cuja operação se inicia no Ano 1 e cujo benefício declarado na Tabela 9 do Anexo 1 é a calibração dos modelos de sedimentação futuros, e pelos levantamentos hidrográficos da Tabela 8, a faixa deve refletir o regime sedimentar efetivo, de modo que o compartilhamento incida sobre desvio real e não sobre o erro de calibração.
491	Minuta de Contrato	1.1.65	A matriz de responsabilidades preserva corretamente, em nível formal, as competências da APS quanto à definição das regras, programação e autorização de acesso ao Porto Organizado. Entretanto, sua redação é simplificada e não detalha os procedimentos, critérios e responsabilidades que deverão orientar a gestão operacional do tráfego aquaviário ao longo da concessão. Em um porto da complexidade de Santos, recomenda-se que esses aspectos sejam disciplinados por instrumento específico, de forma a garantir transparência, previsibilidade e segurança operacional aos usuários. Sugestão: Prever a elaboração de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário. Incluir, no Contrato e ou em seus anexos, a obrigação de elaboração, aprovação e atualização periódica de um Regramento Operacional do Acesso Aquaviário, a ser coordenado pela Administração do Porto, observadas as competências legais e regulamentares dos órgãos envolvidos e passando pelo mecanismo de Consulta (cláusula 33). Esse documento deverá estabelecer, no mínimo: - critérios e prioridades para programação dos acessos; - procedimentos para elaboração, validação, revisão e alteração da programação; - responsabilidades e atribuições dos agentes envolvidos na gestão operacional; - procedimentos de comunicação entre os agentes e com os usuários; - regras para tratamento de situações excepcionais e conflitos operacionais; - utilização das informações e funcionalidades do VTMIS como ferramenta de apoio ao gerenciamento do tráfego e à divulgação das informações operacionais; - critérios de transparência e disponibilização das informações operacionais aos usuários. Ainda, solicita-se incluir no Contrato e ou em seus anexos diretriz específica quanto a relação entre o REP, PEAA e Regramento Operacional, de modo a deixar explícita a hierarquia entre estes instrumentos de planejamento e regramento, bem como as diretrizes quanto a sua atualização e interdependência.
492	Minuta de Contrato	Modelo de Contrato -Art. 18.3.2.	De acordo com a Minuta de Contrato, cláusula 18.3.2., o risco de volume de assoreamento acima da Faixa de Valores de Referência (FVR) está limitado ao direito em reequilíbrio econômico-financeiro de 50% do saldo apurado. Entretanto, estes valores de referência (FVR) para profundidades até -17m DHN não são embasados em estudos técnicos e dados com robustez técnica adequada para um contrato de 25 anos, mas sim embasados estimativas teóricas, resultando em uma alta exposição de risco para Concessionária desproporcional. Sugere-se que seja revisado a minuta de contrato, de modo a reduzir o risco de volume de assoreamento acima do FVR à concessionária e aumentar para o Poder Cedente. Adicionalmente, o estudo considera valores estabelecidos de FVR para dragagem de manutenção e derrocagem, porém não considera para a fase de dragagem de aprofundamento. Sugere-se que também seja incluído valores de FVR também para dragagem de aprofundamento, seguindo o mesmo racional técnico dos demais.

493	Minuta de Contrato	Modelo de Contrato Anexo 1 - Art. 18.1.8	A implementação de maiores profundidades no canal para receber navios com maiores dimensões tendem a afetar os limites horizontais do canal, através do aumento da largura do canal com a expansão dos taludes laterais. Tal abordagem tende a impactar a estabilidade das estruturas localizadas na margem do canal, incluindo áreas de operação portuária, mas também possíveis áreas residenciais (comunidades ribeirinhas). A Subcláusula 18.1.7 atribui à Concessionária os riscos associados à adequação da infraestrutura e superestrutura portuárias existentes na Área da Concessão até a Data de Assunção para suportar os investimentos por ela realizados; a Subcláusula 18.1.8 lhe imputa os custos de remanejamento, remoção ou compatibilização de interferências com estruturas públicas ou privadas; e a Subcláusula 18.1.14 a responsabiliza por prejuízos causados a terceiros. A ressalva de vícios ocultos da Subcláusula 18.2.4 não socorre, pois exige identificação em até 12 meses da Data de Assunção, enquanto as obras de aprofundamento ocorrem nos Anos 3 e 6. Registre-se, ainda, que a única menção a taludes em todo o instrumento é o Relatório Periódico nº 2, que exige relatar a estabilidade de taludes e do entorno dos berços de acostagem - obrigação de informar, sem alocação do risco correspondente. E que o Item 43 do Anexo 1 obriga a Concessionária a manter as profundidades dos berços conforme estabelecido pela Administração do Porto, sendo que a Tabela 5 indica berços públicos, arrendados e privados. Caso, em determinado berço, o alcance da cota exigida comprometa a estabilidade do pé do cais, a Concessionária ficará entre o descumprimento de meta de profundidade, com exposição ao IQS e à Subcláusula 18.1.16, e o dano a estrutura de terceiro, com exposição à Subcláusula 18.1.14. O contrato não contém regra que resolva esse conflito. Dado o exposto, requer-se o seguinte: (i) a incorporação ao Anexo 1 da geometria de projeto de cada estágio de aprofundamento, com largura de fundo e relação de talude por trecho, extraída do anteprojeto do INPH; (ii) a ressalva, na Subcláusula 18.1.7., da inadequação de estruturas de margem preexistentes não pertencentes à Concessionária, com realocação deste risco ao Poder Concedente; (iii) a previsão de cadastro estrutural e laudo de linha de base das estruturas de margem antes de cada fase de aprofundamento, com participação dos respectivos titulares; (iv) o registro expresso de que reforço, recalque, ou contensão de estruturas de terceiros não integra o escopo da Concessionária, ensejando reequilíbrio caso determinado pelo Poder Concedente.
494	Minuta de Edital	Produto 4 - Relatório Técnico Operacional	O Estudo de aprofundamento elaborado pelo INPH 2024 considera ao longo do Capítulo 8 (pg 256 do RL Tecnico), no dimensionamento do canal, exclusivamente as condicionantes e particularidades encontradas no Canal Externo, sendo este o cenário mais crítico nos efeitos meteoceanográficos (ondas), resultando em uma profundidade conceitual de projeto de -16m. Na modelagem da concessão, está sendo considerado os mesmos -16m, inclusive, nos trechos internos que não sofrem tamanha influência dos aspectos meteoceanográficos, especialmente de ondas. O mesmo se aplica para o aprofundamento para -17m uma vez que o estudo INPH 2024 foi utilizado de referência. Entende-se que não é o mais indicado estabelecer profundidades mínimas a serem implantadas e mantidas pela concessionária de modo uniforme e considerando somente o pior cenário, mas sim avaliar e incluir suas diferenças de cada caso, buscando otimizações, conforme Acórdão do TCU referente a modelagem da concessão de Itajaí, onde buscou otimizar as profundidades de dragagem de -16m em sua totalidade (fase de audiência pública) para -16m no canal externo e -15,3m nas áreas internas. Destaca-se que é importante possibilitar que a concessionária, durante a fase de estudos e detalhamento de projeto, busque por otimizações no layout do traçado do canal, incluindo diferentes profundidades ao longo de toda a extensão do canal, de modo que ela não seja penalizada conforme o modelo proposto em audiência pública.

495	Minuta de Contrato	Art. 18.3.2.	De acordo com a Minuta de Contrato, cláusula 18.3.2., o risco de volume de assoreamento acima da Faixa de Valores de Referência (FVR) está limitado ao direito em reequilíbrio econômico-financeiro de 50% do saldo apurado. Entretanto, estes valores de referência (FVR) para profundidades até -17m DHN não são embasados em estudos técnicos e dados com robustez técnica adequada para um contrato de 25 anos, mas sim embasados estimativas teóricas, resultando em uma alta exposição de risco para Concessionária desproporcional. Sugere-se que seja revisado a minuta de contrato, de modo a reduzir o risco de volume de assoreamento acima do FVR à concessionária e aumentar para o Poder Cedente. Adicionalmente, o estudo considera valores estabelecidos de FVR para dragagem de manutenção e derrocagem, porém não considera para a fase de dragagem de aprofundamento. Sugere-se que também seja incluído valores de FVR também para dragagem de aprofundamento, seguindo o mesmo racional técnico dos demais.
496	Minuta de Contrato	Modelo de Contrato Anexo 1 - Art. 18.1.8	A implementação de maiores profundidades no canal para receber navios com maiores dimensões tendem a afetar os limites horizontais do canal, através do aumento da largura do canal com a expansão dos taludes laterais. Tal abordagem tende a impactar a estabilidade das estruturas localizadas na margem do canal, incluindo áreas de operação portuária, mas também possíveis áreas residenciais (comunidades ribeirinhas). A Subcláusula 18.1.7 atribui à Concessionária os riscos associados à adequação da infraestrutura e superestrutura portuárias existentes na Área da Concessão até a Data de Assunção para suportar os investimentos por ela realizados; a Subcláusula 18.1.8 lhe imputa os custos de remanejamento, remoção ou compatibilização de interferências com estruturas públicas ou privadas; e a Subcláusula 18.1.14 a responsabiliza por prejuízos causados a terceiros. A ressalva de vícios ocultos da Subcláusula 18.2.4 não socorre, pois exige identificação em até 12 meses da Data de Assunção, enquanto as obras de aprofundamento ocorrem nos Anos 3 e 6. Registre-se, ainda, que a única menção a taludes em todo o instrumento é o Relatório Periódico nº 2, que exige relatar a estabilidade de taludes e do entorno dos berços de acostagem - obrigação de informar, sem alocação do risco correspondente. E que o Item 43 do Anexo 1 obriga a Concessionária a manter as profundidades dos berços conforme estabelecido pela Administração do Porto, sendo que a Tabela 5 indica berços públicos, arrendados e privados. Caso, em determinado berço, o alcance da cota exigida comprometa a estabilidade do pé do cais, a Concessionária ficará entre o descumprimento de meta de profundidade, com exposição ao IQS e à Subcláusula 18.1.16, e o dano a estrutura de terceiro, com exposição à Subcláusula 18.1.14. O contrato não contém regra que resolva esse conflito. Dado o exposto, requer-se o seguinte: (i) a incorporação ao Anexo 1 da geometria de projeto de cada estágio de aprofundamento, com largura de fundo e relação de talude por trecho, extraída do anteprojeto do INPH; (ii) a ressalva, na Subcláusula 18.1.7., da inadequação de estruturas de margem preexistentes não pertencentes à Concessionária, com realocação deste risco ao Poder Concedente; (iii) a previsão de cadastro estrutural e laudo de linha de base das estruturas de margem antes de cada fase de aprofundamento, com participação dos respectivos titulares; (iv) o registro expresso de que reforço, recalque, ou contensão de estruturas de terceiros não integra o escopo da Concessionária, ensejando reequilíbrio caso determinado pelo Poder Concedente.
497	Minuta de Edital	Produto 4 - Relatório Técnico Operacional	O Estudo de aprofundamento elaborado pelo INPH 2024 considera ao longo do Capítulo 8 (pg 256 do RL Tecnico), no dimensionamento do canal, exclusivamente as condicionantes e particularidades encontradas no Canal Externo, sendo este o cenário mais crítico nos efeitos meteoceanográficos (ondas), resultando em uma profundidade conceitual de projeto de -16m. Na modelagem da concessão, está sendo considerado os mesmos -16m, inclusive, nos trechos internos que não sofrem tamanha influência dos aspectos meteoceanográficos,

			especialmente de ondas. O mesmo se aplica para o aprofundamento para -17m uma vez que o estudo INPH 2024 foi utilizado de referência. Entende-se que não é o mais indicado estabelecer profundidades mínimas a serem implantadas e mantidas pela concessionária de modo uniforme e considerando somente o pior cenário, mas sim avaliar e incluir suas diferenças de cada caso, buscando otimizações, conforme Acórdão do TCU referente a modelagem da concessão de Itajaí, onde buscou otimizar as profundidades de dragagem de -16m em sua totalidade (fase de audiência pública) para -16m no canal externo e -15,3m nas áreas internas. Destaca-se que é importante possibilitar que a concessionária, durante a fase de estudos e detalhamento de projeto, busque por otimizações no layout do traçado do canal, incluindo diferentes profundidades ao longo de toda a extensão do canal, de modo que ela não seja penalizada conforme o modelo proposto em audiência pública.
498	Minuta de Contrato	Art. 18.1.8	Contribuição: A implementação de maiores profundidades no canal para receber navios com maiores dimensões tendem a afetar os limites horizontais do canal, através do aumento da largura do canal com a expansão dos taludes laterais. Tal abordagem tende a impactar a estabilidade das estruturas localizadas na margem do canal, incluindo áreas de operação portuária, mas também possíveis áreas residenciais (comunidades ribeirinhas). A Subcláusula 18.1.7 atribui à Concessionária os riscos associados à adequação da infraestrutura e superestrutura portuárias existentes na Área da Concessão até a Data de Assunção para suportar os investimentos por ela realizados; a Subcláusula 18.1.8 lhe imputa os custos de remanejamento, remoção ou compatibilização de interferências com estruturas públicas ou privadas; e a Subcláusula 18.1.14 a responsabiliza por prejuízos causados a terceiros. A ressalva de vícios ocultos da Subcláusula 18.2.4 não socorre, pois exige identificação em até 12 meses da Data de Assunção, enquanto as obras de aprofundamento ocorrem nos Anos 3 e 6. Registre-se, ainda, que a única menção a taludes em todo o instrumento é o Relatório Periódico nº 2, que exige relatar a estabilidade de taludes e do entorno dos berços de acostagem - obrigação de informar, sem alocação do risco correspondente. E que o Item 43 do Anexo 1 obriga a Concessionária a manter as profundidades dos berços conforme estabelecido pela Administração do Porto, sendo que a Tabela 5 indica berços públicos, arrendados e privados. Caso, em determinado berço, o alcance da cota exigida comprometa a estabilidade do pé do cais, a Concessionária ficará entre o descumprimento de meta de profundidade, com exposição ao IQS e à Subcláusula 18.1.16, e o dano a estrutura de terceiro, com exposição à Subcláusula 18.1.14. O contrato não contém regra que resolva esse conflito. Dado o exposto, requer-se o seguinte: (i) a incorporação ao Anexo 1 da geometria de projeto de cada estágio de aprofundamento, com largura de fundo e relação de talude por trecho, extraída do anteprojeto do INPH; (ii) a ressalva, na Subcláusula 18.1.7., da inadequação de estruturas de margem preexistentes não pertencentes à Concessionária, com realocação deste risco ao Poder Concedente; (iii) a previsão de cadastro estrutural e laudo de linha de base das estruturas de margem antes de cada fase de aprofundamento, com participação dos respectivos titulares; (iv) o registro expresso de que reforço, recalque, ou contensão de estruturas de terceiros não integra o escopo da Concessionária, ensejando reequilíbrio caso determinado pelo Poder Concedente.
499	Minuta de Edital	Produto 4 - Relatório Técnico Operacional	Contribuição: O Estudo de aprofundamento elaborado pelo INPH 2024 considera ao longo do Capítulo 8 (pg 256 do RL Tecnico), no dimensionamento do canal, exclusivamente as condicionantes e particularidades encontradas no Canal Externo, sendo este o cenário mais crítico nos efeitos meteoceanográficos (ondas), resultando em uma profundidade conceitual de projeto de -16m. Na modelagem da concessão, está sendo considerado os mesmos -16m, inclusive, nos trechos internos que não sofrem tamanha influência dos aspectos meteoceanográficos, especialmente de ondas. O mesmo se aplica para o aprofundamento

			para -17m uma vez que o estudo INPH 2024 foi utilizado de referência. Entende-se que não é o mais indicado estabelecer profundidades mínimas a serem implantadas e mantidas pela concessionária de modo uniforme e considerando somente o pior cenário, mas sim avaliar e incluir suas diferenças de cada caso, buscando otimizações, conforme Acórdão do TCU referente a modelagem da concessão de Itajaí, onde buscou otimizar as profundidades de dragagem de -16m em sua totalidade (fase de audiência pública) para -16m no canal externo e -15,3m nas áreas internas. Destaca-se que é importante possibilitar que a concessionária, durante a fase de estudos e detalhamento de projeto, busque por otimizações no layout do traçado do canal, incluindo diferentes profundidades ao longo de toda a extensão do canal, de modo que ela não seja penalizada conforme o modelo proposto em audiência pública.
500	Minuta de Contrato	Art. 18.3.2.	Contribuição: O Estudo de aprofundamento elaborado pelo INPH 2024 considera ao longo do Capítulo 8 (pg 256 do RL Tecnico), no dimensionamento do canal, exclusivamente as condicionantes e particularidades encontradas no Canal Externo, sendo este o cenário mais crítico nos efeitos meteoceanográficos (ondas), resultando em uma profundidade conceitual de projeto de -16m. Na modelagem da concessão, está sendo considerado os mesmos -16m, inclusive, nos trechos internos que não sofrem tamanha influência dos aspectos meteoceanográficos, especialmente de ondas. O mesmo se aplica para o aprofundamento para -17m uma vez que o estudo INPH 2024 foi utilizado de referência. Entende-se que não é o mais indicado estabelecer profundidades mínimas a serem implantadas e mantidas pela concessionária de modo uniforme e considerando somente o pior cenário, mas sim avaliar e incluir suas diferenças de cada caso, buscando otimizações, conforme Acórdão do TCU referente a modelagem da concessão de Itajaí, onde buscou otimizar as profundidades de dragagem de -16m em sua totalidade (fase de audiência pública) para -16m no canal externo e -15,3m nas áreas internas. Destaca-se que é importante possibilitar que a concessionária, durante a fase de estudos e detalhamento de projeto, busque por otimizações no layout do traçado do canal, incluindo diferentes profundidades ao longo de toda a extensão do canal, de modo que ela não seja penalizada conforme o modelo proposto em audiência pública.
501	Minuta de Contrato	Art. 18.1.8	Contribuição: A implementação de maiores profundidades no canal para receber navios com maiores dimensões tendem a afetar os limites horizontais do canal, através do aumento da largura do canal com a expansão dos taludes laterais. Tal abordagem tende a impactar a estabilidade das estruturas localizadas na margem do canal, incluindo áreas de operação portuária, mas também possíveis áreas residenciais (comunidades ribeirinhas). A Subcláusula 18.1.7 atribui à Concessionária os riscos associados à adequação da infraestrutura e superestrutura portuárias existentes na Área da Concessão até a Data de Assunção para suportar os investimentos por ela realizados; a Subcláusula 18.1.8 lhe imputa os custos de remanejamento, remoção ou compatibilização de interferências com estruturas públicas ou privadas; e a Subcláusula 18.1.14 a responsabiliza por prejuízos causados a terceiros. A ressalva de vícios ocultos da Subcláusula 18.2.4 não socorre, pois exige identificação em até 12 meses da Data de Assunção, enquanto as obras de aprofundamento ocorrem nos Anos 3 e 6. Registre-se, ainda, que a única menção a taludes em todo o instrumento é o Relatório Periódico nº 2, que exige relatar a estabilidade de taludes e do entorno dos berços de acostagem - obrigação de informar, sem alocação do risco correspondente. E que o Item 43 do Anexo 1 obriga a Concessionária a manter as profundidades dos berços conforme estabelecido pela Administração do Porto, sendo que a Tabela 5 indica berços públicos, arrendados e privados. Caso, em determinado berço, o alcance da cota exigida comprometa a estabilidade do pé do cais, a Concessionária ficará entre o descumprimento de meta de profundidade, com exposição ao IQS e à Subcláusula 18.1.16, e o dano a estrutura de terceiro, com exposição à Subcláusula 18.1.14. O contrato

			não contém regra que resolva esse conflito. Dado o exposto, requer-se o seguinte: (i) a incorporação ao Anexo 1 da geometria de projeto de cada estágio de aprofundamento, com largura de fundo e relação de talude por trecho, extraída do anteprojeto do INPH; (ii) a ressalva, na Subcláusula 18.1.7., da inadequação de estruturas de margem preexistentes não pertencentes à Concessionária, com realocação deste risco ao Poder Concedente; (iii) a previsão de cadastro estrutural e laudo de linha de base das estruturas de margem antes de cada fase de aprofundamento, com participação dos respectivos titulares; (iv) o registro expresso de que reforço, recalque, ou contensão de estruturas de terceiros não integra o escopo da Concessionária, ensejando reequilíbrio caso determinado pelo Poder Concedente.

Brasília, 02 de outubro de 2026

YGOR DI PAULA J. S. DA COSTA

Presidente da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários - CPLA