AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE CONCESSÕES E ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ

Relatório de Contribuições ao Projeto ITJ01

O Secretário Especial de Licitação de Concessões - SELC/Antaq, 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 50300.031038/2025-84, divulga retificação do Relatório de Contribuições ao Projeto ITJ01 recebidas até 13/08/2026:

ID	Documento	Item do documento	Contribuição
1	Minuta de Contrato	16.Seguros	Garantia de Execução Contribuição: xx. A Arrendatária deverá manter, durante a vigência contratual, em favor do Poder Concedente, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, Garantia de Execução do Contrato, de acordo com o valor indicado na Minuta do Contrato de Arrendamento. Justificativa: Sugere-se a inclusão de dispositivo prevendo a obrigatoriedade de garantia de execução nos contratos de arrendamento, como instrumento destinado a assegurar o cumprimento das obrigações contratuais assumidas pelos arrendatários e mitigar riscos associados ao inadimplemento. Vale ressaltar que a garantia de execução constitui mecanismo amplamente utilizado em projetos de infraestrutura e contratos públicos, proporcionando maior segurança jurídica ao Poder Concedente, incentivando a adequada seleção dos participantes do processo licitatório e reforçando o cumprimento dos projetos, de forma a contribuir para atração de investimento qualificado.
2	Minuta de Edital	9.1	9.1 – Poderão participar do leilão, nos termos deste Edital, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em consórcio. O desastroso processo de desestatização que passou o Porto de Itajaí, que resultou em sua derrocada, teve interferência direta do então Secretário de Portos Diogo Piloni, o qual iniciou um malfado processo e não o finalizou. Como se sabe, o ex-Secretário de Portos Diogo Piloni, antes de encerrado o processo se desligou da SNPTA e passou para a diretoria da TIL, acionista da empresa Portonave, posterior, passou a ser diretora da própria Portonave. Não foi por coincidência, que com a “quebra” do porto de Itajaí a maior beneficiada foi a Portonave, pois além de herdar linhas que aqui operavam, já tinha em seu cronograma a paralização de 50% de sua área para a realização de obras necessárias. A falta de um armador competitivo em sua margem oposta, beneficiou e propiciou o início das obras da empresa em que o ex-secretário passou a ser diretor, mitigando os danos, por exemplo, alteração de linhas de contêineres. Tal fato, a interferência direta do ex-Secretário Diogo Piloni no porto de Itajaí, inclusive foi objeto de uma CPI da Cidade, que apontou tais interferências e requereu ao Ministério Público as devidas providências. Até onde se sabe, o ex-Secretário ainda continua a trabalhar na iniciativa privada na TIL, acionista da Portonave. Tendo em vista que os atuais estudos deste processo de licitação tiveram como base os estudos da EPL, realizados na gestão do ex-Secretário Diogo Piloni, solicita-se a expressão proibição da empresa MSC, ou qualquer outra componente de seu grupo, de participar da licitação.
3	Anexo ITJ01 - Planta Poligonal do Porto		Porque não inserir estrutura e área da antiga Braskarne hoje JBS e inclusão dos berço 4 para uso de navios carga geral fomentando mais diversificação de carga e assim competir com outros terminais. Obrigado
4	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		Segue uma sugestão de texto para contribuição em uma consulta pública sobre a concessão do Porto Público de Itajaí. Antes, vale destacar que uma boa contribuição costuma ser objetiva, técnica e focada em melhorias que aumentem a eficiência, a competitividade e os benefícios para a sociedade. Sugestões para a Consulta Pública da Concessão do Porto Público de Itajaí A concessão do Porto Público de Itajaí representa uma oportunidade estratégica para fortalecer a infraestrutura logística do Brasil e consolidar Santa Catarina como um dos principais polos de comércio exterior da América do Sul. Para que o processo alcance os melhores resultados, sugere-se a consideração dos seguintes pontos: 1. Garantia de investimentos obrigatórios em modernização da infraestrutura portuária, incluindo dragagem permanente, ampliação de berços de atracação, modernização dos equipamentos de movimentação de cargas e melhoria dos

			acessos terrestres e aquaviários. 2. Metas claras de desempenho, com indicadores de produtividade, tempo de espera dos navios, eficiência operacional e qualidade dos serviços, acompanhados por mecanismos de fiscalização e penalidades em caso de descumprimento. 3. Preservação da competitividade tarifária, evitando aumentos excessivos das tarifas portuárias que possam reduzir a atratividade do porto para armadores, importadores e exportadores. 4. Compromisso com a sustentabilidade ambiental, incentivando investimentos em tecnologias de redução de emissões, eficiência energética, gestão de resíduos, monitoramento da qualidade da água e preservação dos ecossistemas da região. 5. Valorização da mão de obra local, promovendo programas de capacitação profissional, qualificação contínua e priorização da contratação de trabalhadores da região, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social. 6. Integração logística, com investimentos nos acessos rodoviários, ferroviários e na conectividade com outros modais, reduzindo custos e aumentando a eficiência da cadeia logística. 7. Transparência na gestão da concessão, com divulgação periódica dos investimentos realizados, indicadores de desempenho, cumprimento das obrigações contratuais e canais permanentes de diálogo com a comunidade portuária. 8. Incentivo à inovação e à digitalização, promovendo sistemas integrados de gestão portuária, automação de processos, compartilhamento de dados entre os operadores e simplificação dos procedimentos para usuários do porto. 9. Participação permanente da comunidade portuária, incluindo representantes dos trabalhadores, operadores, empresas, usuários e autoridades locais, por meio de comitês consultivos que acompanhem a execução do contrato de concessão. Essas medidas contribuirão para tornar o Porto Público de Itajaí mais eficiente, competitivo, sustentável e preparado para atender ao crescimento do comércio internacional, gerando empregos, ampliando a arrecadação pública e fortalecendo o desenvolvimento econômico de Santa Catarina e do Brasil. Obrigado
5	Minuta de Contrato	7.1.2, iv: “A Autoridade Portuária será responsável pela condução e execução das desapropriações, cabendo a Arrendatária o dever de arcar com as todas as despesas, indenizações, custas judiciais, dentre outros desembolsos relacionados aos processos de desapropriação.”	Contribuição - alteração de redação: 7.1.2, iv: “A Arrendatária será responsável pela condução e execução das desapropriações, assim como pelas despesas, indenizações, custas judiciais, dentre outros desembolsos relacionados aos processos de desapropriação.” Justificativa: Atribuir à Autoridade Portuária a obrigação de condução dos processos de desapropriação enseja um risco elevado à atratividade da licitação. Isso porque qualquer atraso por parte da Autoridade portuária na condução desses processos de desapropriação impactará diretamente a Arrendatária, na medida em que esses atrasos repercutirão no cronograma de investimentos do arrendamento. Por outro lado, ao atribuir à Arrendatária a obrigação de condução dos processos de desapropriação, a Arrendatária passa a ter um incentivo legítimo para (i) garantir que as desapropriações sejam concluídas com celeridade, na medida em que qualquer atraso nesses processos pode impactar o cronograma físico-financeiro de investimentos, (ii) e para que as respectivas indenizações não sejam excessivas, uma vez que o contrato de arrendamento prevê um limite para as verbas de desapropriação, que, se superado, o valor adicional será compartilhado entre a arrendatária e o poder concedente. Adicionalmente, atribuir à autoridade portuária a obrigação de conduzir os processos de desapropriação caminha em sentido contrário às boas práticas de todos os setores de infraestrutura.
6	Minuta de Contrato	7.1.2 “V”; VI e 7.1.2.1	Alteração da Redação: 7.1.2 “v” Concluída a totalidade do processo de desapropriações para a aquisição e posse de todos os imóveis no interior da Área do Arrendamento, será calculado o montante que supere o valor de R$ 185.925.541,00, o qual deverá ser compartilhado na proporção de 90% (noventa por cento) alocado à Autoridade Portuária e 10% (dez por cento) à Arrendatária. [Exclusão das sub-cláusulas 7.1.2 “VI” e 7.1.2.1] Justificativa: É importante que a arrendatária assuma todas as frentes de

			desapropriação, sejam elas negociais ou judiciais. Neste sentido, não haveria justificativa para restringir o reequilíbrio econômico-financeiro referente ao escopo de desapropriação apenas às ações judiciais, até porque, em muitos cenários, os acordos podem se mostrar mais eficientes. Diante desse contexto, propomos que a superação do limite originalmente estabelecido na Cláusula 2.1.2.1 seja compartilhada entre a Autoridade Portuária e a Arrendatária, na proporção 80/20, a fim de garantir que a Arrendatária tenha incentivos para negociar as indenizações.
7	Minuta de Contrato	7.1.6. A Arrendatária obriga-se ainda a: 7.1.6.1. Atender, durante todo o Prazo do Arrendamento, os quantitativos mínimos de movimentação anual de carga geral, indicados nos quadros abaixo: [...]	Inclusão: 7.1.6.1.1. Na hipótese de a Arrendatária superar as projeções de MME de carga conteinerizada, o MME referente à carga geral passa a ser proporcionalmente reduzido conforme tabela abaixo: MME Carga Conteinerizada / MME Carga Geral: 120% / 80%; 140% / 60%; 160% / 40%; 180% / 20%; 200% / 0%. 7.1.6.1.2. Na hipótese de a Arrendatária superar as projeções de MME de carga geral, o MME referente à carga conteinerizada passa a ser proporcionalmente reduzido conforme tabela abaixo: MME Carga Geral / MME Carga Conteinerizada: 130% / 80%; 150% / 60%; 170% / 40%; 190% / 20%; 200% / 0%. Justificativa: A análise da viabilidade econômico-financeira do arrendamento do terminal ITJ-01 deve estar contextualizada não apenas com relação aos demais terminais que movimentam carga conteinerizada no Porto de Itajaí, mas também na sua hinterlândia, sobretudo no que diz respeito aos Terminais de Uso Privado da Portonave e de Itapoá, que estão submetidos a um regime jurídico de maior flexibilidade em relação ao regime dos arrendamentos portuários. Diferentemente dos arrendamentos portuários, os TUPs não estão submetidos à contratação de mão-obra junto ao OGMO, sendo que tampouco possuem um percentual mínimo de movimentação de carga. Os TUPs operam em condições bastante distintas dos arrendamentos portuários. Como a operação desses players se dá sob condições bastante distintas, é fundamental que a concorrência entre eles não seja totalmente livre, justamente para garantir a paridade de armas entre esses players. Neste sentido, uma das formas de assegurar maior atratividade a esse projeto consiste em disciplinar a intercambialidade de MME de carga geral e de carga conteinerizada. Considerando que a movimentação de carga conteinerizada tende a ser excludente com relação à movimentação de carga geral, e considerando ainda que o mercado tende a ser sazonal com relação à movimentação de cada perfil de carga, a lógica da intercambialidade de MME representa um maior atrativo para a licitação. A inclusão desse mecanismo de intercambialidade no MME poderá contribuir sobremaneira com a concorrência saudável entre o ITJ-01 e os demais terminais presentes na hinterlândia do Porto de Itajaí.
8	Minuta de Contrato	7.1.6.3 “ii” – “Implantação de um novo píer de passageiros, abrangendo a construção de píer e respectiva dragagem de implantação.”	Alteração da Redação: 7.1.6.3 “ii” – “Implantação de um novo píer de passageiros, abrangendo a construção de píer, sendo que dragagem ficará a cargo da futura concessionária do canal de acesso.” Justificativa: Com o objetivo de mitigar risco de interface com a concessão do canal de acesso de Itajaí, e a fim de se garantir segurança jurídica à execução de ambos os contratos, importante que toda e qualquer atividade de dragagem no Porto de Itajaí seja delegada à futura concessionária do canal de acesso.

9	Minuta de Contrato	n/a	Inclusão de cláusula que discipline um procedimento de revisão ordinária anual do contrato de arrendamento e que o escopo dessa revisão abranja, dentre outros aspectos, o impacto da reforma tributária perante o equilíbrio econômico-financeiro contratual. Justificativa: Considerando que em 2027 entrará em vigor a primeira etapa da reforma tributária no Brasil, cujos efeitos poderão impactar o equilíbrio econômico-financeiro contratual, é necessário que o contrato de arrendamento preveja mecanismos de revisão anual, sobretudo no início da vigência da reforma tributária, tudo como medida de se evitar que o contrato de arrendamento permaneça desequilibrado por longos períodos.
10	Minuta de Contrato	13.2.10. Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de ações judiciais necessárias para promover desapropriações e desocupações no interior da Área do Arrendamento.	Alteração da Redação: 13.2.10. Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes desapropriações e desocupações no interior da Área do Arrendamento. Justificativa: É importante que a arrendatária assuma todas as frentes de desapropriação, sejam elas negociais ou judiciais. Neste sentido, não haveria justificativa para restringir o reequilíbrio econômico-financeiro referente ao escopo de desapropriação apenas às ações judiciais, até porque, em muitos cenários, os acordos podem se mostrar mais eficientes.
11	Minuta de Contrato	13.2.11	Inclusão: 13.2.11. Custos decorrentes da recuperação, manutenção e conservação dos bens reversíveis, no caso de o estado desses bens ter se alterado em relação ao que havia sido refletido no Anexo C-2 do Edital. Justificativa: Na hipótese de os bens reversíveis sofrerem piora ao longo do processo licitatório, é necessário que esse impacto seja objeto de reequilíbrio econômico-financeiro. Note-se que essa premissa é adota para passivos ambientais, de modo que não se pretende criar nada novo a partir desta contribuição, mas, apenas e tão somente, aplicar a regra já prevista contratualmente.
12	Minuta de Contrato	26.4.1.2. Serão definitivamente resolvidas por arbitragem as controvérsias referidas na subcláusula 26.4.1, observadas as disposições da presente Seção, da Lei nº 9.307 e do Decreto nº 10.205/19.	Alteração da Redação: 26.4.1.2. Serão definitivamente resolvidas por arbitragem as controvérsias referidas na sub cláusula 26.4.1 superiores a R$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), observadas as disposições da presente Seção, da Lei nº 9.307 e do Decreto nº 10.205/19. Justificativa: Considerando que a instauração de uma arbitragem é elevada, e considerando que a arrendatária pode ter discussões (sobretudo com relação a penalidades) que não atinjam esse valor, recomenda-se que a cláusula arbitral apenas se aplique a controvérsias superiores ao montante de R$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais).
13	Minuta de Edital	Item 13.2.2: "As certidões obtidas por via eletrônica em que seja possível consultar a autenticação digital constante no documento serão consideradas como válidas." Item 20.27: "Será admitida a utilização de assinaturas eletrônicas, no grau de assinatura avançada ou superior, nos termos do art. 5º,	Inclusão de item: 20.27.2. A regularidade, a autoria e a integridade das assinaturas eletrônicas apostas nos documentos apresentados poderão ser comprovadas mediante relatório emitido pelo Serviço de Validação de Assinaturas Eletrônicas – VALIDAR, mantido pelo Instituto Nacional de Tecnologia da Informação – ITI, cuja apresentação supre a exigência de mecanismo próprio de validação no corpo do documento. Alteração no item 13.2.2: As certidões obtidas por via eletrônica em que seja possível consultar a autenticação digital constante no documento serão consideradas como válidas. Na hipótese de o documento não conter QR Code, chave de validação, link de verificação ou outro mecanismo eletrônico de consulta à autenticação digital, a validade poderá ser comprovada mediante juntada de relatório emitido pelo Serviço de Validação de Assinaturas Eletrônicas – VALIDAR, mantido pelo Instituto Nacional de Tecnologia da Informação – ITI, ou por plataforma de assinatura que permita a verificação de autoria e integridade do documento. Justificativa: Sugerimos que, na ausência dos mecanismos de validação mencionados (QR Code, link, etc.),

		II do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020." Item 20.27.1: "No caso da utilização de assinaturas eletrônicas, fica dispensado o reconhecimento de firma." Item 20.28: "A documentação poderá ser apresentada em original ou por cópia simples."	seja aceita a juntada de relatório emitido pelo Serviço de Validação de Assinaturas Eletrônicas – VALIDAR, mantido pelo Instituto Nacional de Tecnologia da Informação (ITI). O Serviço VALIDAR, do ITI, é ferramenta oficial e segura para conferência da autenticidade de assinaturas eletrônicas, conforme a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil).
14	Minuta de Edital	16.3.1. A Garantia de Proposta apresentada nas modalidades seguro-garantia e fiança bancária deverá atender às informações mínimas indicadas no Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 4 / Modelo 5) e ser apresentada em suas vias originais. Não serão aceitas cópias de qualquer espécie, admitida apresentação da via digital das apólices de seguro-garantia certificadas pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, podendo a assinatura ser realizada eletronicamente.	Inclusão da seguinte redação: Na hipótese de seguro-garantia, admite-se que os poderes dos signatários da apólice sejam comprovados mediante certidão de administração emitida pela SUSEP. Justificativa: A exigência de comprovação dos respectivos poderes de representação impõe burocracia desnecessária, contrariando os princípios do informalismo, economicidade e eficiência previstos na Lei nº 14.133/2021. Propomos que a comprovação dos poderes de representação dos administradores da entidade emitente seja feita por meio da certidão de administração emitida pela SUSEP. A certidão emitida pela SUSEP é documento oficial e suficiente para comprovar a regularidade e os poderes de administração.
15	Minuta de Edital	Item 20.26. Em caso de participação de Proponentes em Consórcio, serão considerados os critérios de desempate declarados pela empresa líder, os quais aproveitarão a todo o Consórcio para efeito do exercício das prerrogativas de desempate de que trata o item 20.9.”	Substituir a remissão ao “item 20.9” pela remissão ao item 20.25. Justificativa: O item 20.9 disciplina o prazo de solicitação de cadastro na Plataforma de Leilões da B3 e não guarda relação com critérios de desempate. O dispositivo pertinente é o item 20.25, que trata da declaração de atendimento às prerrogativas legais de preferência do art. 60, §1º, da Lei nº 14.133/2021, conforme corretamente referido no item 22.13.2 do próprio Edital.
16	Minuta de Edital	Itens 11.3 e 17.3 - O item 11.3 prevê prazo computado “a partir da Data	Substituir, em ambos os itens, a remissão ao “item 20.1” por remissão à “data prevista no cronograma do item 26.1.1 deste Edital para o recebimento dos Volumes”. Justificativa: A definição de “Data para Recebimento dos Volumes” constante

		para Recebimento dos Volumes descrita no item 20.1". O item 17.3 prevê validade da proposta de "1 (um) ano a contar da data da entrega dos volumes de que trata o item 20.1".	do subitem 1.1.14 do Edital remete expressamente ao "cronograma constante no item 26.1.1 deste Edital", e não ao item 20.1. A remissão ao item 20.1 indica o conteúdo dos volumes e a forma de entrega, mas não fixa a data-calendário do evento.
17	Minuta de Edital	Apêndice 4 – Plano de Transferência Operacional, itens 4.1.1, "f", e 4.1.4	(i) Substituir a referência às "Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo - NPCP" pelas normas da Capitania dos Portos de Santa Catarina; e (ii) suprimir a referência à regulamentação da ANP, incompatível com o objeto do Arrendamento (movimentação e armazenagem de carga conteinerizada e carga geral). Justificativa: O Porto Organizado de Itajaí está sob jurisdição da Capitania dos Portos de Santa Catarina, não da Capitania dos Portos de São Paulo. A referência à ANP é igualmente incompatível, pois as Atividades objeto do Arrendamento consistem na movimentação e armazenagem de carga conteinerizada e carga geral, sem qualquer relação com petróleo, gás natural ou biocombustíveis. As duas inconsistências evidenciam aproveitamento de minuta de outro terminal e podem gerar dúvida quanto às licenças exigíveis para a conclusão do Plano de Transferência Operacional e consequente celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos.
18	Minuta de Edital	16.9. A Garantia da Proposta não poderá conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pelo tomador relativamente à participação no Leilão, salvo as excludentes expressamente previstas para o seguro-garantia na regulamentação da SUSEP.	Alteração da redação do item 16.9: "16.9. A Garantia da Proposta não poderá conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pelo tomador relativamente à participação no Leilão, salvo as excludentes expressamente previstas para o seguro-garantia na regulamentação da SUSEP e no modelo 3 disponibilizado no Apêndice 1." Atualização do Modelo 3 do Apêndice 1: Incluir as excludentes de responsabilidade previstas na Circular SUSEP nº 477/2013: (i) casos fortuitos ou de força maior, nos termos do Código Civil Brasileiro; (ii) descumprimento das obrigações do tomador decorrente de atos ou fatos de responsabilidade do segurado; (iii) alteração das obrigações contratuais garantidas pela apólice, que tenham sido acordadas entre segurado e tomador, sem prévia anuência da seguradora; (iv) atos ilícitos dolosos ou por culpa grave equiparável ao dolo praticados pelo segurado, pelo beneficiário ou pelo representante, de um ou de outro; (v) o segurado não cumprir integralmente quaisquer obrigações previstas no contrato de seguro; (vi) se o segurado ou seu representante legal fizer declarações inexatas ou omitir de má fé circunstâncias de seu conhecimento que configurem agravação de risco de inadimplência do tomador ou que possam influenciar na aceitação da proposta; (vii) se o segurado agravar intencionalmente o risco. Justificativa: O item 16.2 do Edital prevê que a Garantia de Proposta poderá ser prestada por meio de seguro-garantia, atendendo às informações mínimas indicadas no Apêndice 1 - Modelos do Edital (Modelo 3) certificadas pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP. Já o item 16.9 do Edital indica que: "A Garantia de Proposta não poderá conter cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pelo tomador relativamente à participação no Leilão, salvo as excludentes expressamente previstas para o seguro-garantia na regulamentação da SUSEP." Entretanto, deve-se ter em mente que a Circular SUSEP nº 662/2022 não prevê um modelo de condições gerais e especiais da apólice de seguro-garantia, limitando-se a indicar a possibilidade de exclusão dos riscos: (i) de inadimplência do segurado; e (ii) de inadimplência de obrigações do objeto principal que não sejam de responsabilidade do tomador (art. 24). Ocorre que as hipóteses de exclusão de riscos previstas não esgotam as hipóteses de exclusão tipicamente estipuladas pela indústria securitária, a qual inclui, por exemplo, excludentes de responsabilidade decorrentes da legislação esparsa (como é o

			caso das hipóteses de caso fortuito e de força maior previstas no Código Civil). Assim, a existência de excludentes de responsabilidade nas apólices de seguro garantia efetivamente emitidas pelas seguradoras (inclusive com respaldo em legislação expressa, para além da Circular SUSEP nº 662/2022), tem gerado insegurança jurídica relevante nas mais recentes licitações portuárias. Por outro lado, destaca-se que o regulamento da SUSEP que antecedeu a Circular nº 662/2022, a Circular SUSEP 477/2013, era acompanhada de um modelo de apólice de seguro garantia com hipóteses de excludentes de responsabilidade amplamente aceitas pelo mercado e que igualmente atendiam aos interesses da Administração na condução dos seus leilões portuários. Assim, com vistas a mitigar os riscos relacionados à apresentação de apólices de seguro garantia por potenciais proponentes no certame de ITJ01, com vistas à maximizar a competitividade do leilão, sugere-se que o Modelo 3 que consta do Edital seja atualizado, de forma a incluir as excludentes de responsabilidade previstas na Circular SUSEP nº 477/2013.
19	Minuta de Contrato	Subcláusula 9.2.5.1	Substituir a remissão ao “item 9.2.9” pela remissão à Subcláusula 9.2.5 Justificativa: Não existe Subcláusula 9.2.9 no Contrato, de modo que a remissão é ineficaz. A disposição refere-se às parcelas devidas nos termos da Subcláusula 9.2.5, que disciplina o pagamento de R$ 192.094.430,53 em três parcelas anuais.
20	Minuta de Contrato	Subcláusula 9.2.5	Substituir a remissão à “Subcláusula 9.2.6” pela remissão à Cláusula 9.3. Justificativa: Não existe Subcláusula 9.2.6 no Contrato. A fórmula de reajuste pelo IPCA está prevista na Cláusula 9.3, que disciplina a metodologia de atualização monetária de todos os valores do Contrato, com data-base referenciada a abril de 2025. A remissão a dispositivo inexistente compromete a aplicação objetiva do reajuste sobre parcelas de R$ 192.094.430,53 cada.
21	Minuta de Contrato	Subcláusula 7.1.1, xxiii	Substituir a remissão ao “Prazo Limite para Início das Atividades indicado na Subcláusula 5.2” por remissão à Data de Assunção ou ao cronograma da Subcláusula 7.1.6.3. Sugestão de redação: “xxiii. No prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses a partir da Data de Assunção, implantar e certificar sistema de gestão e controle ambiental;” Justificativa: A Subcláusula 5.2 do Contrato não fixa “Prazo Limite para Início das Atividades”; ela dispõe que “a Arrendatária deverá disponibilizar a área e a infraestrutura públicas, a contar da Data de Assunção, e exercer as Atividades de acordo com os Parâmetros do Arrendamento e em alinhamento ao cronograma de investimentos previstos na cláusula 7.1.6.3 deste Contrato”.
22	Minuta de Contrato	Subcláusula 2.1.2	Corrigir a grafia por extenso. Sugestão de redação: “(...) 196.311 m² (cento e noventa e seis mil, trezentos e onze metros quadrados);” Justificativa: A grafia “cento e noventa e seis vírgula trezentos e onze metros quadrados” sugere 196,311 m², quando o valor numérico e a unidade indicam 196.311 m² (cento e noventa e seis mil, trezentos e onze metros quadrados).
23	Minuta de Contrato	13.1.8	Exclusão da Cláusula 13.1.8 e inclusão da cláusula 13.2.10 com a redação que havia sido originalmente prevista para a cláusula 13.1.8, nestes termos: 13.2. A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: [...] 13.2.10. Manifestações sociais e/ou públicas que afetem, de qualquer forma, a execução e prestação das Atividades relacionadas ao Contrato. Justificativa: Percebe-se que o risco relacionado à ocorrência de manifestações sociais foi alocado à Arrendatária. Todavia, não há, a nosso ver, qualquer razão técnica para que o contrato aloque referido risco à futura Arrendatária. Propomos que tal risco seja alocado totalmente ao Poder Concedente, em quaisquer casos, por entender, primeiramente, que tais manifestações não são relacionadas

			às atividades operacionais da Arrendatária, tampouco sua resolução encontra-se sob seu controle ou ingerência. Em verdade, dado o caráter do risco em questão, quem possui algum controle sobre a resolução de manifestações sociais é o próprio Poder Concedente. O fechamento de portos organizados em decorrência de manifestações sociais, por exemplo, pode afetar drasticamente a Arrendatária, prejudicando a continuidade das suas atividades e frustrando as expectativas de receitas que tenha. Eventos relativamente recentes, relacionados às manifestações de caminhoneiros, que impediram arrendatárias de movimentarem mercadorias nos diferentes terminais portuários do país, comprovam o caráter totalmente imprevisível, danoso e prejudicial da ocorrência de referidos eventos para o desenvolvimento das suas atividades. Isso, pois, ainda que as arrendatárias adotem as medidas judiciais cabíveis, em muitos casos, elas se mantêm em situação de impotência para a efetiva resolução dos problemas verificados. Diante disso, trata-se de risco que, diante da sua relevância e elevado grau de imprevisibilidade – quanto à sua ocorrência e quanto aos seus efeitos –, deve ser alocado ao Poder Concedente, que dispõe de melhores condições para evitá-lo ou remediar seus efeitos.
24	Minuta de Contrato	13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2.6. Caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições normais de mercado, na época da contratação e/ou da renovação da apólice de seguros.”	Alteração da Redação: “13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) 13.2.6 Efeitos financeiros decorrentes de caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições normais de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros, ou efeitos financeiros correspondentes à parcela que supere a média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticados no mercado, independentemente, neste último caso, de a Arrendatária as ter contratado.” Justificativa: A Cláusula 13.2.6 do Contrato aloca ao Poder Concedente o risco relacionado a caso fortuito ou força maior que não possa ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições normais de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros. Não obstante, restou cabalmente evidenciado, especialmente com as enchentes do Rio Grande do Sul, no primeiro semestre de 2024, a existência de riscos de eventos de força maior não inteiramente cobertos pelas apólices de seguro disponíveis no mercado. Com a materialização desses eventos de força maior ou caso fortuito, empresas contratadas pela Administração Pública foram excessivamente oneradas, apesar de possuírem apólices que cobriam os riscos (mas, evidentemente, não todos os seus efeitos financeiros). Logo, é evidente que os referidos riscos possuem o potencial de desencadear litígios, onerar financeiramente ambas as partes e comprometer a execução contratual, de maneira a merecem especial atenção. Diante disso, propõe-se um compartilhamento de risco mais adequado à realidade do mercado securitário e da incerteza intrínseca ao risco de caso fortuito e força maior.

25	Estudo ITJ01 - Seção A - Apresentação		Item 5. Descrição da Área ITJ01 do Porto Organizado de Itajaí Descrição da área do arrendamento: No item 5 da Seção A – Apresentação, a evolução física da área do arrendamento, por meio de faseamento, ao longo da vigência contratual, não é apresentada de forma clara. Estas informações aparecem de forma dispersa nos estudos, especialmente na Seção C – Engenharia, na qual consta que o projeto foi estruturado em quatro fases: Fase 1 (2028-2030), Fase 2 (2031-2033), Fase 3 (2034-2036) e Fase definitiva (2037-2052). A ausência dessas informações na apresentação do EVTEA dificulta a compreensão integral do escopo do arrendamento, da evolução dos investimentos e da dimensão efetiva do empreendimento ao longo do prazo contratual. Diante disso, sugere-se a revisão da Seção A – Apresentação para inclusão de quadro consolidado contendo: a) área inicial e áreas previstas em cada fase do empreendimento; b) cronograma de faseamento físico e operacional; e c) horizonte contratual e marcos de expansão.
26	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Item 5.4. Demanda Micro – Carga Conteneirizada Definição do capacity share do terminal ITJ01: No item 5.4 da Seção B – Estudo de Mercado, o capacity share indica um expressivo aumento de participação do ITJ01 em decorrência dos investimentos previstos, elevando o share da capacidade aquaviária, de 31,14% para 45,99% no final do horizonte contratual. Em contrapartida, a participação atribuída à Portonave é reduzida de 68,86% para 54,01%. Entretanto, o estudo não contempla cenários de expansão ou modernização dos terminais concorrentes, em especial a Portonave. Nesse sentido, observa-se que o terminal possui investimentos anunciados para ampliação da capacidade anual de 1,5 para 2 milhões de TEUs para o segundo semestre de 2026.[JS1.1] Tal informação contrasta com a capacidade dinâmica adotada para a Portonave na Tabela 12 (p. 19), a qual assume o valor inicial de 1,88 milhões de TEUs e chega a 1,82 milhões de TEUs no final do horizonte contratual. Não é explicado, em termos de modelagem econômica, essa redução de capacidade dinâmica. Diante disso, solicita-se: a) a divulgação detalhada da metodologia empregada para projeção das capacidades dinâmicas aquaviárias dos terminais concorrentes.
27	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Item 5.4. Demanda Micro – Carga Conteneirizada Definição do share efetivo do terminal ITJ01: No item 5.4 da Seção B – Estudo de Mercado, a projeção tendencial de demanda micro prevê que o share efetivo do terminal ITJ01 evolua de 8,56% em 2028 para 45,99% a partir de 2038, conforme apresentado na Tabela 14 (p. 21). Embora a metodologia apresente a convergência de longo prazo entre market share e capacity share, não são detalhados os elementos que justificam esse aumento percentual ao longo do horizonte. Adicionalmente, observa-se que a distribuição de mercado projetada difere daquela historicamente verificada no Complexo Portuário de Itajaí. Considerando o período entre 2011 e 2021, anterior à paralisação das atividades decorrente do encerramento do contrato da APM Terminals, a participação média da Portonave foi de aproximadamente 65,9%, enquanto o Porto de Itajaí respondeu por cerca de 34,1% da movimentação de contêineres, de acordo com dados da ANTAQ. Já em 2025, a participação observada foi de aproximadamente 75,1% para a Portonave e 24,9% para o Porto de Itajaí. Tendo em vista a natureza concorrencial do complexo portuário analisado, entende-se ser oportuno esclarecer quais premissas sustentam a expectativa de captura da demanda micro pelo terminal ITJ01 até o patamar de 45,99%, bem como os parâmetros adotados para justificar o afastamento da participação histórica entre os terminais avaliados.
28	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Item 6.1. Receita Média Unitária Movimentação/Armazenagem Portuária – Carga Conteinerizada Descrição da cesta de serviços: No item 5.4 da Seção B – Estudo de Mercado, a receita unitária da movimentação portuária é definida a partir de uma cesta de

			serviços que contempla as atividades de movimentação, armazenagem e demais serviços relacionados à operação portuária. Na cesta de serviços apresentada, não foi identificada a utilização de equipamentos de inspeção não invasiva (scanner) para a estimativa de receitas. Entretanto, a Seção C – Engenharia prevê a aquisição de dois scanners como parte do CAPEX do empreendimento. Dessa forma, sugere-se a inclusão dos serviços de inspeção não invasiva por scanner na cesta de serviços considerada para a modelagem econômico-financeira. Metodologia de cálculo da receita unitária: No item 5.4 da Seção B – Estudo de Mercado, para a definição da receita média unitária do terminal ITJ01, o estudo adotou metodologia baseada na análise das demonstrações financeiras de oito terminais portuários brasileiros, utilizando a relação entre receita bruta e movimentação portuária para obtenção de um valor médio de R$ 914,31/TEU. Entretanto, observa-se que essa abordagem difere da metodologia normalmente adotada em EVTEAs nos quais a receita é estimada a partir da composição da cesta de serviços e da consulta às tabelas tarifárias publicadas pelos terminais de referência, permitindo a segregação dos diferentes componentes tarifários. Nesse contexto, de acordo com o Manual de Análise para Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (ANTAQ, 2022[JS1.1]), a elaboração das estimativas de preços e tarifas deve considerar “[...] os preços praticados em áreas portuárias próximas a da arrendatária que possam servir como alternativa à movimentação da carga do projeto; o tipo de carga, infraestrutura utilizada e serviço agregado à carga; os parâmetros apresentados para o projeto; o balanceamento entre oferta e demanda, ao longo do tempo, do mercado onde a arrendatária está localizada e para arrendamentos já em andamento e os preços recentemente praticados pela arrendatária” (ANTAQ, 2022, p. 28). Nesse sentido, a abordagem adotada no EVTEA do ITJ01 não permite a avaliação individualizada dos serviços agregados à carga e de sua respectiva contribuição para a formação da receita do empreendimento. Além disso, não se verifica a consideração dos preços praticados na área arrendada nos anos mais recentes, durante a operação do Contrato Transitório. O estudo informa, ainda, que foram utilizadas diferentes fontes para identificação da movimentação portuária dos terminais analisados, adotando-se prioritariamente as demonstrações financeiras, posteriormente os dados da Autoridade Portuária de Santos (APS) e, subsidiariamente, os dados do Anuário Estatístico da ANTAQ. Considerando que a base de dados da ANTAQ (Estatístico Aquaviário) constitui a fonte oficial de movimentação portuária do setor, solicita-se esclarecer os critérios que motivaram a utilização de múltiplas fontes de informação e os procedimentos adotados para garantir a comparabilidade dos dados, bem como os motivos para a não utilização de uma base única e padronizada para toda a amostra analisada. Adicionalmente, solicita-se esclarecer: a) os motivos para a definição de modelagem com base nas demonstrações financeiras dos terminais selecionados, e não da composição da receita a partir de avaliação da tabela de preços pública praticados em terminais semelhantes; b) os critérios utilizados para a seleção dos oito terminais considerados na amostra, considerando a localização geográfica, a vocação de cargas e a estrutura de receitas; c) porque não foi considerada segregação entre contêineres dry e reefer, tendo em vista a participação de cargas frigorificadas no Complexo Portuário de Itajaí e as diferenças de receita associadas à armazenagem de cargas refrigeradas.
29	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Item 2. Descrição da Estrutura Operacional Prazo contratual frente ao faseamento dos investimentos: No item 2 da Seção C – Engenharia, o empreendimento é estruturado em três fases de investimentos compreendidas entre o 1º e o 9º ano do contrato, seguidas pela fase definitiva (do 10º ao 25º ano de contrato), a qual corresponde ao período de conclusão das intervenções e atingimento da capacidade operacional plena do terminal. Observa-se, portanto, que parcela significativa do prazo contratual (9 anos) é destinada à implementação da

			infraestrutura necessária à expansão operacional do terminal. O Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017, [JS5.1]estabelece que os contratos de arrendamento e concessão portuária podem ter prazo de até 35 anos, para fins de amortização e remuneração dos investimentos previstos em contrato. Nesse sentido, considerando que os investimentos de CAPEX previstos no estudo somam, aproximadamente, R$ 1,97 bilhão e que a plena capacidade do terminal somente é alcançada na fase definitiva, entende-se oportuno avaliar a compatibilidade entre o prazo contratual proposto e o período efetivamente disponível para amortização e remuneração dos investimentos realizados. Adicionalmente, conforme disponibilizado no Painel de Portos Públicos da ANTAQ, os arrendamentos licitados no ano de 2025 [JS6.1]adotaram o prazo máximo previsto na legislação[JS7.1], o que evidencia uma tendência do setor portuário de adoção de prazos mais longos para compatibilização da recuperação dos investimentos com a exploração econômica dos empreendimentos. Nesse sentido, solicita-se a análise de cenários alternativos com prazo contratual superior ao proposto, tendo como sugestão o prazo de 35 anos, de modo a verificar a adequação do horizonte contratual frente ao cronograma de implantação dos investimentos e ao período efetivamente disponível para exploração da capacidade plena do empreendimento.
30	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Item 2.2.4. Capacidade futura do sistema de acostagem Disponibilização dos berços e impactos sobre a exploração do arrendamento: No item 2.2.4 da Seção C – Engenharia, o estudo estabelece que, durante os seis primeiros anos do contrato, os quatro berços permanecerão públicos. Entretanto, observa-se que, no mesmo período, o futuro arrendatário será responsável pela realização de parcela significativa dos investimentos previstos para o empreendimento, incluindo obras no sistema de acostagem e aquisição de equipamentos operacionais de grande porte. Apenas na fase definitiva, as áreas correspondentes às faixas do cais passam a integrara área arrendada. Nesse contexto, entende-se oportuno esclarecer de que forma a modelagem econômico-financeira incorporou os efeitos da utilização compartilhada dos berços[JS1.1]. Adicionalmente, observa-se que a manutenção dos berços como infraestrutura pública nesse período é justificada pela necessidade de atendimento às operações de passageiros, embora não tenham sido identificados, na Seção B – Estudo de Mercado, estudos de demanda permitam avaliar a efetiva utilização dos berços por esse tipo de operação. Além disso, considerando que a modelagem assume a utilização de 88% do tempo de berço para operações de contêineres nas fases iniciais do empreendimento, solicita-se esclarecer como será assegurada essa disponibilidade ao futuro arrendatário em um contexto de utilização compartilhada da infraestrutura.[JS2.1] Questiona-se, ainda, se foram avaliados os possíveis impactos decorrentes da prioridade de atracação dos navios de passageiros sobre a movimentação das demais cargas.
31	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Item 2.3.3. Indenização de áreas para ampliação do terminal Supressão de áreas existentes para ampliação do terminal: No item 2.3.3. da Seção C – Engenharia, é prevista a supressão parcial das áreas de administração da Autoridade Portuária, da Oficina, do Centro Integrado de Atendimento (CIA) e do Recinto Alfandegado Contíguo (RAC) nas fases iniciais de implantação, para viabilizar a ampliação do terminal. Entretanto, não foram identificadas no estudo avaliações específicas acerca dos impactos operacionais decorrentes da desativação ou realocação das atividades desenvolvidas nessas áreas. Nesse sentido, sugere-se complementar o estudo com análise específica dos impactos operacionais associados a essa intervenção e das medidas previstas para assegurar a continuidade das atividades afetadas.
32	Estudo ITJ01 - Seção C -		Item 2.3.4. Investimentos para operação e armazenagem i. Aquisição de novos equipamentos para operação de

	Engenharia		contêineres Empilhamento de contêineres e capacidade estrutural do pátio: No item 2.2.4. i. da Seção C – Engenharia, observa-se que a especificação dos RTGs prevê operação em todo o pátio com empilhamentos de até 6 contêineres de altura. Cabe ressaltar que, no item 2.3.4 a. da Seção C – Engenharia, o qual trata dos investimentos de adequação das áreas de pátio, não foram identificadas intervenções específicas relacionadas ao reforço estrutural do pavimento, da fundação ou do subleito para suportar as cargas decorrentes desse nível de empilhamento. Considerando que a adoção desse padrão de empilhamento exerce influência direta sobre as cargas transmitidas ao pavimento solicita-se esclarecer se foram realizados estudos sobre a capacidade das áreas operacionais de suportar cargas associadas ao empilhamento, com reflexo nos investimentos previstos na modelagem econômico-financeira.
33	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Item 3. Investimentos fora da área de arrendamento a. Implantação do novo píer turístico contemplando EVTEA, estudo de manobrabilidade e respectiva dragagem de implantação Investimento em infraestrutura de passageiros localizada fora da área arrendada: No item 3. a. da Seção C – Engenharia, é definido que caberá ao futuro arrendatário elaborar os estudos necessários para definição, em conjunto com o Poder Concedente, da localização do novo píer de passageiros, bem como realizar os investimentos associados à sua implantação e à respectiva dragagem. Para essa finalidade, foi previsto um aporte de, aproximadamente, R$ 274,4 milhões. Entretanto, observa-se que o píer de passageiros deve ser implantado em uma área externa ao arrendamento ITJ01 e destinado a uma atividade que não integra o objeto principal do arrendamento, nem gera receitas operacionais ao futuro arrendatário. Adicionalmente, não foram identificados, na Seção B – Estudo de Mercado, estudos de demanda que compatibilizem o dimensionamento do novo píer. Nesse contexto, solicita-se esclarecer-se a atribuição ao futuro arrendatário do ITJ01 dos investimentos relacionados ao novo píer de passageiros e à respectiva dragagem, considerando: a) a infraestrutura deverá ser implementada fora da área arrendada; b) a operação de passageiros não integra o objeto do arrendamento; c) não foram identificadas receitas associadas a essa atividade na modelagem econômico-financeira; d) o cronograma já estar definido, a despeito de os estudos de viabilidade ainda não terem sido realizados; Diante do exposto, sugere-se que a exploração do terminal de passageiros seja objeto de certame específico, de modo que o futuro concessionário seja responsável pela realização dos investimentos necessários e, em contrapartida, obtenha as receitas decorrentes da operação. Alternativamente, recomenda-se que tal dispêndio seja tratado como um investimento adicional no EVTEA do ITJ01, condicionado à elaboração prévia de estudos de viabilidade para o píer.
34	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		Item 4.1.1. Mão de Obra Dimensionamento de mão de obra administrativa e operacional: No item 4.1.1 da Seção D – Operacional, o dimensionamento da mão de obra administrativa é realizado por meio de metodologia própria não explicitada, resultando na previsão de 59 colaboradores administrativos. Observa-se, portanto, a existência de 22 cargos de liderança para 37 cargos de execução, o que corresponde a, aproximadamente, 1,7 colaboradores de suporte para cada posição de liderança. Compete mencionar que não foram identificados estudos de benchmarking ou comparações com terminais semelhantes que permitam avaliar a aderência da estrutura administrativa proposta. Além disso, não foram apresentados os critérios para a proporção entre cargos de liderança e posições de execução. Para o dimensionamento da mão de obra operacional, o estudo adota como referência um indicador médio de produtividade de 1.085 TEUs por colaborador, calculado a partir de dados de sete terminais portuários referentes ao ano de 2020, resultando na estimativa de 1.428 colaboradores para o terminal ITJ01. Contudo, considerando que a data-base do

			EVTEA é abril de 2025, não foram identificadas justificativas para a utilização de informações de 2020. Nesse contexto, observa-se que o ano de 2020 foi marcado pelos impactos decorrentes da pandemia da Covid-19 sobre cadeias logísticas, fluxos de comércio exterior e operações portuárias, circunstância que pode influenciar os indicadores utilizados para o dimensionamento da mão de obra operacional. Dessa forma, solicita-se: a) a apresentação de fundamentos técnicos que embasaram a metodologia de dimensionamento da equipe administrativa; e b) a justificativa para utilização de dados operacionais de 2020 como referência para cálculo da produtividade média por empregado.
35	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		Item 4.1.9. Desequilíbrio Antigo Arrendatário Item 4.1.13. Ressarcimento SPA Atribuição ao arrendatário de obrigações associadas a passivos da Autoridade Portuária: Nos itens 4.1.9 e 4.1.13 da Seção D – Operacional, são previstos desembolsos relativos ao pagamento do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento nº 30/2001, firmado com a APM Terminals, no valor de R$ 293.243.198,12; bem como o ressarcimento de valores devidos pela Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) à Santos Port Authority (SPA), no valor de R$ 76.620.562,80. Observa-se que tais obrigações estão associados à passivos históricos de responsabilidade da antiga Autoridade Portuária. Dessa forma, não foram identificados no estudo a justificativa para a transferência desses custos ao arrendatário, especialmente considerando que o projeto não consiste em uma concessão da administração do porto organizado, assim, não abrangendo a transferência da gestão do porto organizado nem dos passivos a ela associados. Cabe ressaltar, ainda, que, no que se refere especificamente ao ressarcimento à SPA, o estudo informa que o montante proposto contempla a quitação de passivos relativos à dragagem. Entretanto, a dragagem constitui objeto da concessão do canal de acesso, atualmente conduzida em processo separado. Nesse contexto, entende-se que os custos e passivos associados a essa atividade não deveriam compor o cálculo do ressarcimento devido à SPA. Sugere-se, por conseguinte, a reavaliação da alocação desses desembolsos entre as obrigações do futuro arrendatário, tendo em vista sua aparente desvinculação das atividades de exploração da área arrendada e sua associação a passivos históricos da Autoridade Portuária.
36	Minuta de Edital	1.1	1.1 - Para os fins do presente Edital, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as expressões a seguir são assim conceituadas: É importante a consignação das definições sobre OGMO e TPA's, assim apresentamos as seguintes sugestões: 1.1.34 - OGMO: Órgão Gestor de Mão de Obra, entidade sem fins lucrativos criada para organizar, escalar e treinar os trabalhadores portuários avulsos em cada porto organizado do país. 1.1.35 - TPA: profissional que presta serviços de carga, descarga, conferência, movimentação, vigia de mercadorias e todos os serviços operacionais em portos organizados para diversas empresas (operadores portuários), sem vínculo empregatício fixo, e possuem exclusividade no trabalho operacional, com a intermediação obrigatória do OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra), sendo considerados categorias diferenciadas conforme artigo 40 da Lei 12.815/13.
37	Minuta de Edital	2.1	2.1. A finalidade do presente Leilão é o Arrendamento de área e infraestrutura públicas localizadas no Porto de Itajaí, no Estado de Santa Catarina, para a realização das Atividades, conforme especificações e requisitos estabelecidos no Edital e na Minuta de Contrato de Arrendamento. Inclusão do item 2.6 -Fortalecimento da Função Pública da Autoridade Portuária (Modelo Landlord) Que o edital estabeleça a obrigatoriedade de destinação de parte dos recursos provenientes da outorga, ou de receitas extraordinárias da concessão, para investimentos permanentes na expansão patrimonial da Autoridade Portuária. A Autoridade Portuária deve exercer plenamente sua função de Landlord Port, atuando como

			proprietária e gestora da infraestrutura pública. Para isso, o futuro contrato deve prever mecanismos que permitam: • aquisição de novas áreas estratégicas; • ampliação da poligonal do Porto Organizado quando houver interesse público; • elaboração de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental; • desenvolvimento de projetos de infraestrutura; • lançamento de novos arrendamentos públicos. Não basta administrar o patrimônio existente. A função pública da Autoridade Portuária é promover o desenvolvimento do porto ao longo das próximas décadas.
38	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.7 - Obrigatoriedade de novos estudos para expansão do Porto Público A história do Porto de Itajaí demonstra sucessivas limitações de área. Desde sua fundação, praticamente todas as expansões ocorreram mediante aquisição ou incorporação de novas áreas. Assim, propõe-se que o edital determine que o concessionário financie estudos destinados à identificação de áreas aptas à futura expansão do Porto Organizado, especialmente destinadas à movimentação de cargas gerais e sua aquisição dentro do prazo de 06 (seis) anos.
39	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.8 - Criação de Programa Permanente de Expansão do Porto Público O edital deveria estabelecer obrigação contratual para que a futura arrendatária apresente, periodicamente, Plano de Expansão Patrimonial da Autoridade Portuária. Esse plano deverá indicar: • áreas passíveis de incorporação e cronograma de aquisição; • novos berços; • novas retroáreas; • novos arrendamentos. Isso evita que o Porto fique estagnado durante décadas.
40	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.9 - Estudos obrigatórios para novo berço à montante Solicita-se inclusão de obrigação para que o concessionário realize todos os estudos técnicos necessários para implantação de novo berço público localizado a montante do Porto Organizado. O objetivo é ampliar a capacidade operacional do Porto Público sem comprometer futuras expansões. Os estudos deverão contemplar: • hidrodinâmica; • engenharia; • impacto ambiental; • viabilidade econômica; • integração com futuras áreas públicas.
41	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.10 - Novo Terminal Público de Carga Geral O edital já estabelece movimentação mínima anual de aproximadamente 63 mil toneladas de carga geral, reconhecendo a importância desse segmento. Entretanto, seria recomendável prever também mecanismos voltados ao crescimento dessa atividade. Assim, propõe-se que o contrato estabeleça obrigação de realização de estudos destinados à implantação de novo terminal público especializado em carga geral, mediante futuro arrendamento público. Essa medida fortalece a diversificação da matriz operacional do Porto de Itajaí.
42	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.11 - Relação Porto-Cidade Solicita-se ampliar os investimentos obrigatórios na relação Porto-Cidade, não apenas obras internas. Também investimentos que beneficiem diretamente a população: • mobilidade urbana; • acessibilidade; • integração paisagística; • recuperação de áreas públicas; • ciclovias; • espaços de convivência; • revitalização do entorno portuário. O Porto Público deve gerar desenvolvimento para toda a cidade.

43	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.12 - Política Permanente de planejamento contínuo da expansão do Porto Público. Inserir no Edital cláusula de que a concessionária deverá elaborar, atualizar e executar, em conjunto com a Autoridade Portuária e sob fiscalização da ANTAQ, um Plano Diretor de Expansão do Porto Organizado, contendo identificação de áreas passíveis de incorporação, estudos para novos berços públicos, novos arrendamentos e ampliação da capacidade operacional, assegurando que a função pública da Autoridade Portuária seja exercida de forma permanente, em conformidade com o modelo landlord."
44	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.13 - Instituição de Plano de Mitigação dos Impactos Sociais da Concessão O edital deve prever a obrigatoriedade de elaboração, antes da assinatura do contrato, de um Plano de Mitigação dos Impactos Sociais decorrentes da implantação da concessão. Esse plano deverá contemplar medidas específicas destinadas aos trabalhadores portuários avulsos e demais trabalhadores cuja renda dependa diretamente da movimentação operacional do Porto de Itajaí. A implantação da concessão não pode transferir integralmente aos trabalhadores o custo econômico do período de transição.
45	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.14 - Garantia de manutenção da renda durante as obras O edital prevê investimentos e intervenções estruturais que poderão reduzir temporariamente a capacidade operacional do terminal. Caso essas intervenções provoquem redução comprovada da movimentação de cargas e consequente diminuição da remuneração dos trabalhadores portuários avulsos, deverá ser instituído mecanismo contratual de compensação financeira temporária. Tal medida observa o princípio da função social da concessão e evita que os custos da modernização sejam suportados exclusivamente pelos trabalhadores.
46	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.15 - Fundo de Mitigação Social da Transição Propõe-se a criação de Fundo de Mitigação Social, custeado pelo concessionário, destinado exclusivamente à compensação de impactos decorrentes: • das obras; • das paralisações operacionais; • das restrições temporárias de berços; • da redução da movimentação provocada pela implantação da concessão. O fundo deverá possuir regras objetivas de utilização, com fiscalização da ANTAQ e participação das entidades representativas dos trabalhadores.
47	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.16 - Obras sem paralisação operacional Solicita-se inclusão de cláusula determinando que todas as obras de modernização observem planejamento destinado à manutenção da máxima capacidade operacional possível. Sempre que tecnicamente viável deverão ser adotadas fases construtivas que minimizem: • perda de berços; • redução de produtividade; • cancelamento de escalas; • perda de linhas marítimas.
48	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.17 - Proteção da competitividade do Porto durante a transição O próprio processo de concessão reconhece que haverá período de adaptação da infraestrutura. Também é de conhecimento público que terminais privados da região já operam com infraestrutura consolidada. Assim, solicita-se que o edital contenha Plano de Retenção Comercial destinado à manutenção das atuais linhas marítimas durante o período de obras.
49	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.18 - Cláusula de proteção ao emprego e à renda Sempre que houver redução operacional decorrente exclusivamente da execução das obras previstas na concessão, deverão ser implementadas medidas compensatórias destinadas à preservação da renda dos trabalhadores diretamente afetados. Essa proteção deve integrar a matriz de riscos do contrato.

50	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.19 - Compensação decorrente da operação de cruzeiros O edital estabelece a obrigação de operação de navios de passageiros durante os primeiros anos da concessão. Caso a atracação desses navios implique indisponibilidade de berços para movimentação de cargas ou reduza a capacidade operacional do terminal, deverão ser adotadas medidas compensatórias voltadas aos trabalhadores cuja remuneração dependa da movimentação de cargas. A atividade turística representa relevante interesse público, porém seus custos operacionais não devem ser suportados exclusivamente pelos trabalhadores portuários.
51	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.20 - Avaliação periódica dos impactos sociais Propõe-se que a ANTAQ realize avaliação anual dos impactos da concessão sobre: • emprego; • renda; • produtividade; • utilização de mão de obra portuária; • movimentação de cargas. Caso sejam constatados efeitos negativos decorrentes da implantação da concessão, o contrato deverá prever mecanismos de revisão e adoção de medidas corretivas.
52	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		O PDZ do Porto de Itajaí indica a existência do terminal marítimo de passageiros “Guilherme Alvim Asseburg” reconhecendo, ao mesmo tempo, que a sua plataforma de atracação de 78,00 metros e dolfins não se mostra apropriado para a atracação dos modernos navios de cruzeiros marítimos, e que, por conta disso, se faz necessária a utilização do berço 4 do cais comercial público. Não existe, entretanto, no instrumento de planejamento do porto a previsão de uma área específica para o futuro terminal marítimo de passageiros do porto de Itajaí. Agora, consta na Seção-C, engenharia do EVTEA que “caberá ao futuro arrendatário realizar investimentos para elaboração de estudos que contempla o EVTEA e manobrabilidade, com o objetivo de definir, em conjunto com o poder concedente, o futuro local de implantação para o novo píer de passageiros”. Considerando que não existe no PDZ do porto de Itajaí uma definição clara sobre o local do futuro terminal marítimo de passageiros e que o edital não esclarece a forma como ocorrerá a deliberação conjunta com o Poder Concedente, cabe que seja consignada, assim, a obrigação de observância do art. 6° do Decreto n°. 8.033 de 2013, vinculando o futuro EVTEA a plena conformidade com o planejamento do setor portuário, bem como que seja esclarecido como se dará o procedimento público de definição conjunta do futuro píer de passageiros, tendo em vista que isto impacta diretamente na constituição da futura instalação portuária dedicada a esta atividade.
53	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		Cumpre observar que a Seção D Operacional - EVTEA deixa claro que o futuro terminal ITJ01 estará dedicado a movimentação e armazenagem de carga conteinerizada e carga geral, sendo destacado a possibilidade de “acirramento pela disputa de infraestrutura de canal e berço entre navios de passageiros e contêineres”. Neste sentido, existe o reconhecimento no instrumento da audiência pública que existe um conflito operacional aparente entre as duas atividades e, mesmo assim, foi delegado ao futuro arrendatário do ITJ01 definir a localização do futuro píer de atracação de passageiros, não estando presente, entretanto, elementos técnicos para conformar o EVTEA a ser entregue. Dado o possível conflito de interesses do futuro arrendatário, o dever de respeito ao planejamento do setor portuário e o paradigma de eficiência na segregação dos objetos de um certame, questiona-se: Não seria importante restringir a atuação do futuro arrendatário a obrigação financeira de realizar o aporte atualizado do valor previsto para a elaboração do EVTEA, dragagem e construção do Píer de Passageiros em uma Escrow Account, permitindo que seja aberto futuramente um leilão específico que venha a atender o objetivo do porto organizado na sua totalidade, ou seja, o arrendamento de um Terminal Marítimo de Passageiros e não

			apenas a entrega de um píer dedicado a recepção dos cruzeiros marítimos?
54	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.21 - Matriz de Riscos Sociais O edital distribui adequadamente diversos riscos entre poder concedente e concessionário. Entretanto, não contempla de forma específica os riscos sociais decorrentes da redução temporária da atividade portuária. Sugere-se a inclusão de matriz específica de riscos sociais, estabelecendo responsabilidades e medidas mitigadoras quando decisões relacionadas à concessão afetarem significativamente a renda dos trabalhadores portuários.
55	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.21 - Programa de Capacitação Remunerada Durante períodos de menor movimentação decorrentes das obras, o concessionário deverá promover programas de qualificação profissional para os trabalhadores portuários, com remuneração correspondente ao período de participação. Dessa forma, o tempo de redução operacional será convertido em investimento em capacitação, preparando a mão de obra para a nova infraestrutura.
56	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.22 - Criação obrigatória do Centro de Formação e Qualificação Portuária Incluir obrigação contratual para que a concessionária destine recursos, provenientes da outorga ou dos investimentos sociais previstos no contrato, para implantação do Centro de Formação e Qualificação Portuária do Porto de Itajaí. O Centro deverá ser estruturado para atender permanentemente: • trabalhadores portuários avulsos; • empregados portuários; • novos ingressantes; • programas de reciclagem profissional; • formação em segurança do trabalho; • qualificação para novas tecnologias portuárias. Trata-se de investimento permanente na competitividade do Porto Público. O edital poderá prever que o Centro de Formação seja administrado mediante instrumento jurídico adequado, como termo de fomento, acordo de cooperação ou outro mecanismo previsto na legislação, envolvendo a Autoridade Portuária e as entidades representativas dos trabalhadores portuários. Essa gestão compartilhada permitirá que a experiência prática das categorias profissionais contribua para a formação contínua da mão de obra, assegurando transparência, fiscalização e foco no interesse público.

57	Minuta de Edital	9.1	9.1 – Poderão participar do leilão, nos termos deste Edital, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em consórcio. O desastroso processo de desestatização que passou o Porto de Itajaí, que resultou em sua derrocada, teve interferência direta do então Secretário de Portos Diogo Piloni, o qual iniciou um malfado processo e não o finalizou. Como se sabe, o ex-Secretário de Portos Diogo Piloni, antes de encerrado o processo se desligou da SNPTA e passou para a diretoria da TIL, acionista da empresa Portonave, posterior, passou a ser diretora da própria Portonave. Não foi por coincidência, que com a "quebra" do porto de Itajaí a maior beneficiada foi a Portonave, pois além de herdar linhas que aqui operavam, já tinha em seu cronograma a paralização de 50% de sua área para a realização de obras necessárias. A falta de um armador competitivo em sua margem oposta, beneficiou e propiciou o início das obras da empresa em que o ex-secretário passou a ser diretor, mitigando os danos, por exemplo, alteração de linhas de contêineres. Tal fato, a interferência direta do ex-Secretário Diogo Piloni no porto de Itajaí, inclusive foi objeto de uma CPI da Cidade, que apontou tais interferências e requereu ao Ministério Público as devidas providências. Até onde se sabe, o ex-Secretário ainda continua a trabalhar na iniciativa privada na TIL, acionista da Portonave. Tendo em vista que os atuais estudos deste processo de licitação tiveram como base os estudos da EPL, realizados na gestão do ex-Secretário Diogo Piloni, solicita-se a expressão proibição da empresa MSC, ou qualquer outra componente de seu grupo, de participar da licitação.
58	Estudo ITJ01 - Seção A - Apresentação		Conforme item 4.25 da Nota Técnica nº. 133/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR o "terminal de passageiros encontra-se desativado. As operações de cruzeiros foram transferidas para o Centro de Eventos Governador Luiz Henrique da Silveira devido ao aumento das dimensões dos navios modernos e à interferência do antigo píer no canal de acesso". Existe a necessidade premente de que seja encontrada uma solução para uma atividade que tem sido realizada no porto de Itajaí de forma precária, justificando, assim, que sejam promovidos os atos necessários para o lançamento de um edital de leilão com objeto envolvendo o arrendamento de um futuro terminal marítimo de passageiros. Neste sentido, cabe destacar a fala apresentada na audiência pública virtual pela Secretária de Turismo do município de Itajaí (50:20-55:04) de que "para a temporada que se inicia agora em novembro (2026-2027) já tem uma alteração. Será (sic) montada tendas na frente do porto de Itajaí, à frente do terreno do samurai, porque no próximo ano o Centreventos será ocupado pela the ocean race". A partir da presente audiência pública, se mostra necessário realizar duas contribuições institucionais importantes baseadas nas informações disponibilizadas e colhidas no curso da presente audiência pública: (1) Existe uma concorrência assimétrica no porto de Itajaí que se posiciona em segundo lugar em movimentação de passageiros no país, apesar de não contar com um terminal de passageiros e que passará a atuar em um procedimento obscuro - através de tendas - o que aparentemente não garantiria padrões de segurança e controle alfandegário, motivo pelo qual deve ser avaliada a presente contribuição até como uma denúncia de forma a proceder a devida fiscalização do procedimento que será realizado na próxima temporada (2026-2027) no porto de Itajaí; (2) Que a presente contribuição seja recebida para reconhecer que existe uma falha de conformidade regulatória no porto de Itajaí, tendo em vista que as instalações portuárias de turismo deveriam funcionar sob as modalidades de outorga legalmente previstas (autorização e arrendamento), não sendo plausível que a movimentação de passageiros venha a ocorrer diretamente pelo berço público sem o atendimento de exigência de uma infraestrutura retro portuária mínima, observando exigências como as que se encontram definidas nos arts. 7°-B e 27 do Decreto n°. 8.033 de 2013. Diante disso, urge ao Poder

			Concedente e a ANTAQ determinar o recebimento do estudo ofertado pelo Instituto Mais Itajaí, disponibilizando-o em uma nova audiência pública com vistas a publicação de um edital de leilão para o arrendamento do futuro de terminal marítimo de passageiros de Itajaí e não apenas uma providência incompleta e frágil como a simples construção futura de um píer dedicado a recepção de cruzeiros marítimos, atrasando ou prejudicando uma solução definitiva para a indústria local de cruzeiros marítimos.
59	Minuta de Edital	16.7	16.7 - As Garantias de Proposta poderão ser executadas pela ANTAQ, mediante prévio processo legal administrativo, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses: JUSTIFICATIVA No primeiro edital lançado no ano de 2022 iniciou-se uma série de percalços que causaram efetivo prejuízo aos trabalhadores, cominado com fim de contrato de arrendamento, fim de contrato de delegação etc. Posteriormente, a ANTAQ lançou 3 editais transitório, sendo os dois primeiros desertos e somente no terceiro houve êxito, ainda que vencido por empresa que posteriormente transferiu seu direito de assumpção à atual arrendatária. Neste interim, foram quase 2 (dois) anos que os TPA's ficaram boa parte deste tempo sem trabalho e quando ocorria, com grande redução em seus ganhos. Como forma de defesa ao elo mais fraco e mais exposto da relação, seria importante destinar parte do valor aos TPA's prevendo algum tipo de imbróglio que causa paralização ou diminuição de oferta de trabalho. Assim, apresentamos a seguinte sugestão de inclusão: 16.7.9 - Se por algum motivo houver efetivo prejuízo aos TPA's, por qualquer razão inerentes ao certame. Estudar um pagamento de reequilíbrio aos trabalhadores.
60	Minuta de Edital	19.11	19.11 - A Proponente deverá apresentar os documentos a seguir listados, tanto no caso de participação isolada quanto em Consórcio, quando houver: JUSTIFICATIVA Da mesma forma que é importante a apresentação de declarações e certidões comprovando a regularidade fiscal e idoneidade da empresa Preponente, é importante a demonstração de que, no caso da empresa já ter atividade em portos públicos, comprovar a sua ilibada conduta perante o OGMO, sindicatos e TPA's. Assim, apresentamos a seguinte sugestão de inclusão: 19.11.8 - Em caso de empresa que já atuou em algum porto público, seja como arrendatária ou somente como operadora usuária, apresentar declaração de regularidade financeira dos OGMOs dos portos que tenha atuado, com comprovação que não deixou dívida com o respectivo órgão gestor, sindicatos e com a mão-de-obra utilizada.
61	Minuta de Edital	27.1	27.1. As obrigações previstas na presente seção, mais precisamente no Item 27.2, devem ser cumpridas pela Adjudicatária em até 45 (quarenta e cinco) dias a contar da publicação do ato de homologação e adjudicação, prorrogáveis, justificadamente, a critério do Poder Concedente. Incluir o item 27.1.1 - Utilização da Outorga para expansão da infraestrutura pública Solicita-se alteração do edital para incluir um termo de compromisso prévio à assinatura do contrato para obrigar a arrendatária a utilizar parte da outorga seja destinada à expansão da infraestrutura pública do Porto de Itajaí. • aquisição de terrenos; • novos acessos; • novos berços; • novos armazéns; • infraestrutura logística. Essa medida fortalece o patrimônio público e gera benefícios permanentes.
62	Minuta de Edital	27.2	27.2 - Caberá à Adjudicatária apresentar ao Poder Concedente os seguintes documentos: JUSTIFICATIVA Um certame público tem como base alguns princípios legais que devem ser observados e respeitados, sob pena de colocar em questionamento a lisura do procedimento. Definir a transferência de valores de tamanha expressão a empresa pública e privada sem apresentar maiores esclarecimento é temeroso. Assim, é recomendável que se descreva detalhadamente o motivo do repasse destes valores à antiga arrendatária e à APS, ou ainda criar um anexo com as

			informações, aprimorando pelos princípios de publicidade, transparência e moralidade do certame. Assim, sugerimos a complementação do subitem 27.2.4, no seguinte sentido: 27.2.4 - Comprovante de depósito no valor de R$ 192.094.430,53 (cento e noventa e dois milhões, noventa e quatro mil, quatrocentos e trinta reais e cinquenta e três centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, aberta em instituição financeira autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil. Valor correspondente à 25% da soma da compensação pelo desequilíbrio do contrato do antigo arrendatário, ressarcimento de ativos existentes indenizáveis, ressarcimento à Autoridade Portuária de Santos - APS e desapropriação e expansão de áreas, sendo as seguintes áreas ....., e ressarcimento pelos seguintes motivos.....
63	Minuta de Edital	modelo 16	JUSTIFICATIVA Há a possibilidade da Concessionária pedir reequilíbrio contratual em alguma condições. Assim, é sabido que o atual modelo de mão de obra portuária é definida na Lei 12.815/13, em que dá aos trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO a exclusividade do serviço, e assim, principalmente no Porto de Itajaí, esta mão de obra possui vários direitos adquiridos ao longo dos anos, inclusive estabilidade salarial devido as negociações com os sindicatos e a frequência na operação portuária. Se a pretensa licitante conhece estes fatores, correto é, de igual forma, se responsabilizar por estes “riscos”, risco de haver diminuição na movimentação e por conseguinte diminuição da renda, risco de desastre naturais que inviabilizem a operação tal qual aconteceu no ano de 2008, e ainda, o “risco” de se obrigar a manter o atual modelo de mão de obra, mesmo havendo alteração legislativa posterior, pois quando contratou com o poder concedente, era conhecedor da modelagem. Assim, tendo em conta os fatores supra, apresentamos a sugestão de complementação da declaração nos seguintes termos: Declaramos, pela presente, que temos pleno conhecimento da área, infraestrutura e instalações públicas em que serão desenvolvidas as Atividades pertinentes ao Arrendamento, assim como das condições que possam afetar sua execução, dos acessos à área, dos materiais e equipamentos a serem utilizados, bem como das demais informações necessárias para a consecução do objeto do Arrendamento. Declaramos também, que temos conhecimento que atualmente é vigente a Lei 12.815/13 que outorga aos TPA’s a exclusividade nos serviços operacionais dentro da área arrendada nos comprometendo a manter a utilização exclusiva da modalidade de serviço mesmo se houver alteração legislativa.
64	Minuta de Contrato	1.1	1.1.1 - Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões: JUSTIFICATIVA É importante a consignação das definições sobre OGMO e TPA’s, assim apresentamos as seguintes sugestões: XLV - OGMO: Órgão Gestor de Mão de Obra, entidade sem fins lucrativos criada para organizar, escalar e treinar os trabalhadores portuários avulsos em cada porto organizado do país. XLVI - TPA: profissional que presta serviços de carga, descarga, conferência, movimentação, vigia de mercadorias e todos os serviços operacionais em portos organizados para diversas empresas (operadores portuários), sem vínculo empregatício fixo, e possuem exclusividade no trabalho operacional, com a intermediação obrigatória do OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra), sendo considerados categorias diferenciadas conforme artigo 40 da Lei 12.815/13.
65	Minuta de Contrato	2.1	Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão tinha a seguinte redação: A Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, exceto as áreas especificadas no Anexo 1. É importante a contextualização da complexidade, relevância e opulência dos estudos disponibilizados, para afirmarmos que qualquer alteração, a mínima que seja, deveria de igual forma ser embasada por

			cuidadosos estudos. Se há a premissa de que aqueles estudos foram feitos com total esmero pela EPL, aproveitados pelo INFRA, ponto em que determinou precisamente a área a ser colocada para o arrendamento fundamentando seu motivo, é inaceitável que uma alteração de tamanha significância seja justificada da forma que foi, quando da retirada da obrigatoriedade da aquisição do TUP da Braskarne, ao futuro Arrendatário, com a revisão que os estudos passaram após a realização daquela audiência pública. Naqueles Estudos C de Engenharia, a EPL aduziu que para estimar as necessidades futuras de infraestrutura do porto, empregou duas metodologias; avaliação analítica e simulação dinâmica. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: “Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo: III. Estruturas Retroportuárias a. Aquisição da área da Braskarne e sua adequação.” Vejam, a empresa deixou claro que após a aplicação da metodologia de estudo, explicando a metodologia aplicada, para êxito no processo de concessão no MÍNIMO a área da Braskarne deveria compor a área concessionada. A página 67 daquele Estudo de Engenharia, inicial, demonstrava inequivocamente que todo o projeto foi pensado e instruído tendo como base a aquisição da Braskarne: Sabe-se, que os estudos apontaram para a necessidade do porto de Itajaí transformar-se em um terminal portuário exclusivamente direcionado à carga conteinerizadas, tendo como justificativa a diminuta área do porto, conforme NOTA TÉCNICA Nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA: Tendo isso em mente, a questão de expansão da Área do Porto Organizado é primordial para que se possamos aumentar a capacidade de operação da carga principal (contêineres) e também para fomentar a diversidade de operação, seja carga geral, passageiros, Ro-Ro. Ainda que saibamos que a expansão não será possível de imediato, a permanência da carga geral deve ser objeto principal da nova licitação, não podemos admitir que haja perda de espaço e de linhas de carga geral que atualmente são operadas pelas empresas SC Portos e Seaport. Vale registrar como exemplo do Porto de Santos sabendo que uma gestão eficiente necessita de crescimento de áreas possui estudos com previsão de crescimento em área de 164% (cento e sessenta e quatro por cento). Se há previsão para a arrendatária investir em uma píer de passageiros fora da poligonal, o que impede de haver previsão contratual para anexação do TUP da Braskarne, ou se não for possível, que se tenha investimentos também para expansão da poligonal e criação de um berço exclusivo de carga geral? Assim sendo, como sugestão ao item da área arrendada, sugerimos que seja determinado como investimentos futuros a aquisição e anexação à poligonal o TUP da Braskarne, ou, ainda na impossibilidade de aquisição que seja determinado a obrigatoriedade de aquisição de área à montante para criação de berço exclusivo para carga geral incluso na poligonal do porto organizado.
66	Minuta de Contrato	2.1	2.1 - As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto. JUSTIFICATIVA O REP do porto de Itajaí data de 2018, embora preveja diversas modalidades de operação, foi redigido quando exclusivamente se movimentava contêineres pela antiga arrendatária. Passados quase uma década, a carga geral passou a ser constante no porto, operação ro-ro etc. Também, houve crescimento do tamanho dos navios se fazendo necessário novas medições nos berços para concretamente se poder operacionalizar a operação com mais de um navio simultâneo. Assim sendo, apresentamos a seguinte sugestão: 2.2.1 A Administração do Porto deverá realizar uma atualização do REP a fim de se adequar à nova realidade das operações, observado o plano diretor do município.
67	Minuta de Contrato	7.1	7.1 – xxi - Permitir, em caráter excepcional e mediante remuneração, a utilização por terceiros das Instalações Portuárias e equipamentos arrendados, bem como o direito de

			passagem outorgado a terceiros, na forma em que dispuser a regulamentação; JUSTIFICATIVA O inciso XXI das obrigações da arrendatária outorga-lhe direito de operar de forma exclusiva no terminal, e somente em caráter excepcional permitir que outro operador atraia carga ao porto. A rigidez desta exclusividade irá impossibilitar de haver movimentação de carga geral no porto de Itajaí indo de encontro ao próprio certame que estabelece uma movimentação mínima de carga geral. Ainda, fale pontuar que há falta de clareza acerca das situações que serão entendidas como excepcionais, devendo haver um detalhamento acerca das excepcionalidades. Assim sendo, sugerimos que tenha uma descrição das situações, sugerindo por exemplo que seja obrigatório que a arrendatária permita que, mediante o pagamento de outros operadores seja autorizado a movimentação de carga geral no terminal. Assim, apresentamos a sugestão de alteração do inciso, para que passe a contar: XXI - Permitir mediante remuneração, a utilização por terceiros das Instalações Portuárias e equipamentos arrendados, bem como o direito de passagem outorgado a terceiros, na forma em que dispuser a regulamentação;
68	Minuta de Contrato	7.1	7.1 - Obrigações da Arrendatária Acerca do item 7.1 que trata dos deveres da Arrendatária, cabe a seguinte ponderação e sugestão. Quando o Presidente Lula “encerrou” o antigo processo de desestatização do Porto, o fez a pedido dos Sindicatos laborais, com o intuito de não haver mitigação nos direitos conquistados pelos trabalhadores. Porém, está havendo um maciço ataque da Federação Patronal, com apoio de políticos, do judiciário e do TCU, subvertendo a verdade para apontem como um dos motivos para o “melhor” desempenho dos TUPs, em comparação à portos organizados, o direito à livre contratação de mão-de-obra, no que o TCU em seu relatório denominou como “monopólio” do OGMO, exercido nos portos organizados. Tal indicativo de monopólio, que fora totalmente desvirtuado do estudo que foi apresentado, demonstra cabalmente que há sim a pretensão de alteração do regime de mão-de-obra exercida nos portos organizados, tanto é que há em andamento no congresso o PL 733 que visa alterar a lei 12.815/13, no tocante à exclusividade dos trabalhadores. Se a intenção do Presidente Lula de fato foi resguardar o direito dos trabalhadores ao determinar a não desestatização do Porto, embora o atual procedimento em nada difira, por qual motivo do poder concedente não prever no contrato de concessão cláusula que resguarde estes direitos? Não há a possibilidade de incluir uma cláusula que garanta ao novo concessionário a utilização dos atuais trabalhadores do sistema OGMO, com a garantia do trabalho e de renda, direitos esses hoje previstos na lei 12815/2013 e na OIT? Dito isso, o que se requer é que os direitos já conquistados pelos trabalhadores portuários mantenham-se, e mesmo que havendo posterior mudança legislativa, que de forma antecipada seja resguardado no contrato de concessões estes direitos. Assim, em razão das ponderações com relação ao risco de perda dos postos de trabalhos, e/ou a queda brusca da remuneração, deve ser observada a exclusividade do trabalhador portuário da forma que solicitamos que seja incluso na minuta do contrato os itens: xxix – Seja garantido pelo licitante vencedor, no Contrato de Concessão os direitos sociais e trabalhistas dos trabalhadores portuários inscritos no OGMO; xxx – Seja previsto no Contrato de Concessão, pelo prazo de sua duração, a garantia dos direitos dos portuários previstos no Capítulo VI da Lei 12.815/2013, combinado com o dispositivo na lei 9.719/98 e na convenção 137 da OIT; xxxi – Seja previsto no Contrato de Concessão, que o Licitante vencedor deverá manter a média salarial dos trabalhadores e os benefícios, considerando cada uma das categorias, calculo que deverá ter como base os dados do OGMO
69	Minuta de Contrato	7.1.2	7.1.2 - Nas intervenções previstas no PBI que requeiram obtenção de áreas, a Arrendatária deverá realizar a solicitação a Autoridade Portuária para início ou continuidade dos processos desapropriação dos imóveis no interior da Área do

			Arrendamento, inclusive dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo do Arrendamento. Acerca deste item, faço a seguinte questão: a) Estas novas áreas previstas para obtenção no PBI, incorporará à poligonal do porto público de Itajaí? b) No caso negativo, quem será responsável pela operação dentro destas novas áreas, visto que o objeto da licitação é referente a um porto público?
70	Minuta de Contrato	7.1.6.2	7.1.6.2 - Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento: JUSTIFICATIVA O Item 7.1.6.2 define quais os parâmetros de atividades que deverão ser prestado pelo arrendatário. Quando se avalia a questão da carga geral o contrato preve que deverá ser movimentado 62.998 t, sem haver variação durante os anos, diferente da carga conteinerizada que deve haver uma crescente escalonada. Ocorre, que a tonelagem é praticaemente inexistente em comparação ao que foi movimentado de carga geral em 2025, por exemplo, onde os 3 (três) operadores pré-qualificados, juntos, (JBS, SC Portos e SEAPORT) movimentaram 479,449t de carga geral. No ano de 2024 houve movimentação ainda maior, foram movimentadas 523,795 toneladas de carga geral. Dados fornecidos pelo OGMO/ITAJAÍ. https://www.ogmoitajai.com.br/portal/estatisticas/movimentacaoOgmo.asp?ano=2025 A preterição pela operação de contêineres em detrimento à carga geral burla vários direitos sociais dos trabalhadores, direitos consagrados pela Constituição, pois retira oportunidade de trabalho daqueles trabalhadores que não estão vinculados à empresa. Para muitos dos trabalhadores, a operação da carga geral é o que garante a sua oportunidade de engajamento e por consequência o seu meio de subsistência. A quantidade mínima prevista de movimentação de carga geral tolhe o direito social ao trabalho que a Constituição outorgou a todo o cidadão. Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. Ainda, descumpre a Resolução x137 da OIT que orienta que os países signatário da Convenção prevejam renda mínima ao trabalhador: Artigo 2º 1. Incumbe à política nacional estimular todos os setores interessados para que assegurem aos portuários, na medida do possível, um emprego permanente ou regular. 2. Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar. A estipulação em contrato é basicamente uma autorização para não se movimentar mais carga geral no porto de Itajaí, pois não atende a necessidade dos trabalhadores. Não se compreende quais os dados que embasaram o estudo que estipulou como meta de movimentação número tão aquem da realidade que é operada no porto de Itajaí. Assim, sugerimos que referente à carga geral haja uma obrigação mínima de movimentação constado como nínimo a mesma tonelagem do ano de 2025.
71	Minuta de Contrato	13.1	13.1. Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato de Concessão, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: JUSTIFICATIVA O item 13.1, trata dos riscos que a Arrendatária é responsável ao receber a concessão do porto organizado. Há 26 subitens que estipulam os riscos inerentes ao arrendamento, ainda que inicialmente o item 19.1 utilize o termo “sem limitação”, dando o entendimento que a lista não é exaustiva. Ainda, há a possibilidade da Arrendatária pedir reequilíbrio contratual em alguma condições. Assim, é sabido que o atual modelo de mão de obra portuária é definida na Lei 12.815/13, em que dá aos trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO a exclusividade do serviço, e assim, principalmente no Porto de Itajaí, esta mão de obra possui vários direitos adquiridos ao longo dos anos, inclusive estabilidade salarial devido as negociações com os sindicatos

			e a frequência na operação portuária. Se a pretensa licitante conhece estes fatores, não seria correto de igual forma, se responsabilizar por estes “riscos”? risco de haver diminuição na movimentação e por conseguinte diminuição da renda, risco de desastre naturais que inviabilizem a operação tal qual aconteceu no ano de 2008, e ainda, o “risco” de se obrigar a manter o atual modelo de mão de obra, mesmo havendo alteração legislativa posterior, pois quando contratou com o poder concedente, era conhecedor da modelagem. Assim, tendo em conta os fatores supra, apresentamos como sugestão os seguintes subitens ao item 13.1, para que conste o seguinte: 13.1.27 Risco de ter que manter a média salaria dos trabalhadores portuários avulsos em caso de paralização da operação ocasionado por desastre natural ou queda brusca na movimentação por prolongado tempo, podendo a média salarial ser mantida por contratação de seguro; 13.1.28 Ser obrigada a manter o atual modelo de mão de obra, independentemente de alteração legislativa, garantindo o direito à exclusividade aos trabalhadores já registrados ou cadastrados no OGMO/Itajaí.
72	Minuta de Contrato	16.5.2	16.5.2 - Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral, dando cobertura aos riscos decorrentes das Atividades, cobrindo a Arrendatária e o Poder Concedente, bem como seus administradores, empregados, funcionários e contratados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), pessoais, morais, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, decorrentes das Atividades, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o Poder Concedente; Em relação ao Item que trata dos seguros que a Arrendatária se obriga a manter ou contratar, não fica claro que o trabalhador portuário avulsos foi contemplado, pois a sua redação determina que a Concessionária ficará obrigada a contratar seguro para acidentes de trabalho relativo aos colaboradores e empregados da Arrendatária alocados à prestação dos serviços previstos no Contrato. E os trabalhadores portuários avulsos não se moldam da tipificação do item, devendo ser previsto de forma expressa a obrigação para contratação de seguro aos Trabalhadores Portuários Avulsos.
73	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Necessidade de Complementação dos Estudos de Viabilidade quanto aos Impactos Econômicos Regionais da Concessão Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) constituem o principal instrumento de fundamentação das decisões administrativas relacionadas à concessão de infraestrutura pública. Considerando a importância estratégica do Porto Organizado de Itajaí para a economia catarinense e nacional, entende-se que a avaliação da viabilidade do projeto deve ultrapassar a análise da capacidade operacional e da sustentabilidade financeira da concessão, abrangendo também os impactos econômicos produzidos sobre o território diretamente influenciado pelo empreendimento. A concessão de um porto organizado não representa apenas a delegação da exploração de uma infraestrutura pública, mas a reorganização de um complexo econômico que influencia diretamente a geração de empregos, a arrecadação tributária, os investimentos privados e a competitividade regional. A Economia Portuária Não se Resume ao Porto, O Porto Organizado funciona como elemento estruturador de um amplo ecossistema econômico. Sua operação sustenta atividades desenvolvidas por centenas de empresas que dependem diretamente da movimentação de cargas, dentre elas: • recintos alfandegados; • transportadoras; • operadores logísticos; • despachantes aduaneiros; • armazéns; • oficinas especializadas; • empresas de manutenção; • empresas de tecnologia; • fornecedores de equipamentos; • prestadores de serviços; • hotéis; • restaurantes; • postos de combustíveis; • comércio local. Dessa forma, alterações relevantes na dinâmica operacional

			do porto possuem capacidade de produzir efeitos econômicos muito além da área arrendada.
74	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Necessidade de Avaliação Territorial A presente modelagem concentra sua análise na eficiência operacional da concessão. Entretanto, recomenda-se que os estudos também avaliem os impactos econômicos decorrentes da reorganização das cadeias logísticas instaladas no Município de Itajaí. Tal análise poderá identificar possíveis reflexos sobre: • geração de empregos; • investimentos privados; • arrecadação tributária; • utilização das retroáreas; • desenvolvimento urbano; • competitividade regional; • sustentabilidade econômica da cadeia logística instalada.
75	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Proposta de Complementação do EVTEA Sugere-se que a ANTAQ determine a complementação do EVTEA mediante elaboração de um Estudo de Impacto Econômico Regional, contemplando os efeitos da concessão sobre o Município de Itajaí e sobre a cadeia logística instalada na sua área de influência e que os estudos sejam complementados mediante avaliação específica dos seguintes indicadores: 1. Impacto sobre arrecadação tributária municipal e estadual; 2. Impacto sobre geração de empregos diretos e indiretos; 3. Impacto sobre investimentos privados existentes na margem de Itajaí; 4. Impacto sobre empresas instaladas nas retroáreas; 5. Impacto sobre a cadeia logística regional; 6. Impacto sobre a concorrência entre instalações portuárias da Foz do Rio Itajaí-Açu; 7. Impacto sobre a diversificação econômica do Porto Organizado.
76	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Necessidade de Inclusão de Indicadores de Desenvolvimento Portuário e Interesse Público no Contrato de Concessão A modelagem contratual estabelece indicadores relacionados à movimentação mínima de cargas, disponibilidade da infraestrutura, investimentos obrigatórios e desempenho operacional. Todavia, observa-se a ausência de indicadores destinados a avaliar se a concessão estará efetivamente promovendo o desenvolvimento do Porto Organizado como instrumento de política pública. A concessão de um porto organizado possui natureza distinta da exploração de um terminal privado. Enquanto o terminal privado atende predominantemente aos interesses econômicos de seu empreendedor, o Porto Organizado possui finalidade pública, devendo promover o desenvolvimento econômico regional, ampliar a competitividade nacional, estimular novos investimentos e diversificar sua matriz operacional. Dessa forma, entende-se que a avaliação do desempenho do concessionário deve contemplar não apenas indicadores quantitativos de movimentação, mas também indicadores relacionados ao desenvolvimento do porto e ao interesse público.
77	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Cumprimento Formal do Contrato x Cumprimento da Finalidade Pública A movimentação mínima contratual representa importante mecanismo de proteção da Administração Pública. Entretanto, seu cumprimento, isoladamente, não garante que o Porto Organizado esteja ampliando sua relevância econômica. É perfeitamente possível que um concessionário atinja todas as metas de movimentação previstas e, ainda assim: • mantenha praticamente a mesma carteira de clientes; • não atraia novos armadores; • não diversifique operações; • não desenvolva novos mercados; • não amplie a participação do porto na economia regional. Sob essa perspectiva, haveria cumprimento contratual sem necessariamente haver desenvolvimento portuário. A finalidade pública da concessão recomenda que ambos os objetivos caminhem conjuntamente.
78	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Porto Organizado como Indutor de Desenvolvimento Historicamente, os portos organizados desempenham papel estratégico na indução do desenvolvimento econômico. Seu sucesso não deve ser medido apenas pelo número de contêineres movimentados, mas também pela capacidade de:

			• atrair novas linhas marítimas; • estimular novos investimentos privados; • ampliar a competitividade logística; • desenvolver novos segmentos de carga; • fortalecer a cadeia produtiva instalada; • gerar empregos qualificados; • ampliar a arrecadação tributária indireta. Esses resultados representam a verdadeira materialização do interesse público associado à concessão.
79	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Diversificação da Matriz Operacional A própria vocação histórica do Porto de Itajaí demonstra potencial para operar diferentes segmentos, como: • contêineres; • carga geral; • veículos; • celulose; • produtos siderúrgicos; • cargas de projeto; • apoio à indústria pesqueira; • operações de cruzeiros em infraestrutura adequada. Entretanto, o contrato não estabelece mecanismos destinados a estimular essa diversificação. Concentrar a avaliação apenas sobre a movimentação total poderá reduzir incentivos à expansão de novos segmentos econômicos.
80	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Proposta de Inclusão de Indicadores de Desenvolvimento Sugere-se que o contrato de concessão passe a contemplar indicadores relacionados ao desenvolvimento do Porto Organizado, dentre eles: • crescimento da participação do porto no mercado nacional; • atração de novos armadores e serviços marítimos; • diversificação das cargas movimentadas; • incremento da utilização da retroárea pública; • ampliação da geração de empregos vinculados às atividades portuárias; • crescimento dos investimentos privados associados ao porto; • expansão da capacidade logística instalada. Esses indicadores não devem substituir as metas operacionais, mas complementá-las, permitindo avaliar de forma mais abrangente o desempenho do concessionário.
81	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Planejamento de Longo Prazo O contrato de concessão produzirá efeitos por várias décadas, nesse período, espera-se que o concessionário atue como parceiro estratégico do Estado no desenvolvimento do Porto Organizado. Por essa razão, recomenda-se que o contrato contenha instrumentos que incentivem permanentemente a inovação, a expansão comercial, a diversificação operacional e a geração de valor para a economia regional. Proposta de Alteração Sugere-se a inclusão de cláusula prevendo que: "Além das metas operacionais previstas no contrato, o concessionário deverá apresentar, periodicamente, Plano de Desenvolvimento Comercial do Porto Organizado, contendo estratégias para atração de novos armadores, diversificação das cargas, ampliação da competitividade logística e fortalecimento da cadeia econômica regional, cujos resultados deverão integrar a avaliação global do desempenho contratual." O sucesso da concessão deve ser medido não apenas pela eficiência operacional da infraestrutura, mas pela capacidade do Porto Organizado de cumprir sua missão pública como vetor de desenvolvimento econômico, geração de empregos, inovação logística e fortalecimento da competitividade nacional.
82	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Necessidade de Proteção ao Desiquilíbrio Sócio econômico da Cidade de Itajaí Se o concessionário vencedor for controlador de dois ou mais principais terminais da região, existe risco de migração de serviços, empregos e investimentos para apenas um dos terminais, afetando significativamente a economia local. Defesa do Porto Organizado Um concessionário que já possua um grande terminal privado poderá ter incentivo econômico para: • priorizar investimentos no terminal privado; • reduzir competitividade do porto público; • deslocar cargas; • utilizar estratégias comerciais integradas. Esse potencial conflito de interesses merece ser analisado na modelagem da concessão. Não significa que isso ocorrerá, mas é um risco regulatório que pode justificar salvaguardas no edital. Defesa da arrecadação pública Exemplo claro é a Portonave sendo a vencedora e a carga frigorificada sendo a de maior valor agregado e geradora de impostos na sua organização comercial e negocial acaba priorizando as movimentações na margem da cidade de navegantes e não deixando de

			movimentar contêineres cheios na margem de Itajaí, todavia pelo valor agregado das mercadorias isso impactará na cidade de Itajaí em: • ISS; • ICMS; • empregos; • cadeia logística; • arrecadação municipal; Uma concessão dessa dimensão deveria vir acompanhada de estudo concorrencial e de impacto econômico regional. Proposta Sugere-se a inclusão de dispositivo estabelecendo que: "A habilitação de empresas que já detenham controle direto ou indireto de terminais de contêineres localizados na mesma região hidrográfica deverá ser precedida de estudo específico de impacto concorrencial, podendo a Administração Pública estabelecer condicionantes ou restrições destinadas à preservação da livre concorrência, da competitividade regional e do interesse público."
83	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Item 2.4.3 Pátio de Triagem - A futura arrendatária irá realizar ações para redução de tempo de fila de modo a promover e resguardar uma boa relação porto-cidade. Com objetivo de mitigar impactos ocasionados pelo sistema rodoviário, será implantado pátio de triagem e fixado níveis de serviços almejados a serem cumpridos pelo futuro arrendatário, para formação de filas aceitáveis, definidos com auxílio de normas técnicas. O estudo de engenharia apresentou copex dos investimento necessários que a arrendatária deverá realizar para atender a demanda do complexo. Dentre eles destacamos o previsto no item I-pátio de triagem, pedido antigo realizado pela classe de motoristas. O Contrato de Arrendamento e seus anexos são os instrumentos jurídicos que atribuem direitos e deveres à Arrendatária. Não há motivos para que um contrato tão complexo e amplo, deixe de prever quais “ações” que a Arrendatária deverá adotar para a redução de tempo de fila, pois mesmo se adotar ações inócuas, em tese teria cumprido com a obrigação do anexo. A cidade carece de atenção a estes profissionais, necessita-se da criação de um conselho ou canal direto visando a participação decisiva dos representantes laborais, visando o estudo de vias alternativas que desafoguem o trânsito na cidade, influenciar a elaboração de projetos e obras de engenharia, identificando e sugerindo ajustes para a segurança no trânsito, tais como semáforos inteligentes, ciclovias seguras e demais condutas que venham dar melhorias no trânsito. A regulamentação da entrada e saída dos caminhões nos gates por meios modernos e agíeis, como a criação de pátio/estacionamento próximo ou dentro do porto com no mínimo 150 vagas, com banheiros, água potável, local adequado para refeição e espera segura 24 horas com monitoramento por câmeras é essencial para não ter mais filas externas. Criação de linha de credito para os transportadores autônomos é algo para o desenvolvimento econômico da cidade. Há exemplos de autoridades portuárias pelo mundo afora em que todo recurso que entra para autoridade é reinvestido em novas áreas e no melhoramento da infraestrutura, fato este que os motoristas autônomos por toda sua história e trajetória no Porto de Itajaí merecem uma atenção especial, sugerindo a criação do projeto guincho solidário e o atendimento de socorro 24 horas, a fim de atender os caminhões que vierem a necessitar, através de convenio custeado pela autoridade portuária. Também, um estacionamento que atenda a necessidade dos caminhoneiros, com pavimentação adequada, água, esgoto, energia, servindo para chamada de descarga ou carga no porto ou pátio de triagem, inclusive para os terminais privados, para no mínimo 500 caminhões organizado através de convênio com entidades locais. Assim, que o COPEX preveja as ações que a futura arrendatária deverá realizar para redução de fila, também, que especifique uma localização próxima para este pátio, a fim dos caminhoneiros analisarem a viabilidade do local.
84	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Política de Atendimento ao Caminhoneiro Inserir obrigação de elaboração e cumprimento de uma Política Permanente de Atendimento ao Caminhoneiro, contendo metas de qualidade, segurança, conforto e eficiência logística. Essa política deverá integrar o contrato de concessão e possuir indicadores

			auditáveis pela ANTAQ. A ANTAQ deverá acompanhar indicadores como: • filas; • tempo de permanência; • reclamações; • indisponibilidade dos gates; • funcionamento do aplicativo; • qualidade do pátio. O não cumprimento deverá gerar penalidades contratuais.
85	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Tempo máximo de espera O edital e o Contrato devem estabelecer níveis mínimos de serviço perante ao transporte rodoviário. Exemplo: • Tempo médio entre chegada ao gate e ingresso no terminal. • Tempo máximo para atendimento documental. • Tempo máximo para permanência do caminhão dentro do terminal. • Tempo máximo para retirada de contêiner. Sempre que houver descumprimento dos indicadores, deverá haver: • multa contratual; • abatimento do indicador de desempenho; • registro obrigatório perante a ANTAQ.
86	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Número mínimo de Gates Não basta dizer "gates automatizados". O edital deve estabelecer quantitativo mínimo proporcional à movimentação. Também deve exigir: • leitura automática de placas; • OCR dos contêineres; • leitura RFID quando disponível; • pesagem integrada; • emissão automática de comprovante; • integração com Receita Federal, MAPA, Vigiagro e sistemas portuários.
87	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Comprovante eletrônico obrigatório O Edital deve prever ao concessionário que todo motorista que usar o terminal deverá receber automaticamente: • horário de chegada; • horário de ingresso; • horário de atendimento; • horário de saída; • motivo de eventual retenção. Esse documento deverá servir como prova em eventual reclamação.
88	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Aplicativo do Motorista O Edital deverá conter a obrigação da concessionária a disponibilizar aplicativo gratuito contendo: • posição da fila; • previsão de atendimento; • documentação pendente; • canal de comunicação; • mapa interno; • localização do box; • avisos operacionais.
89	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Ouvidoria exclusiva do caminhoneiro Deve existir obrigação da concessionária de criar canal exclusivo. Com: • WhatsApp; • telefone; • aplicativo; • formulário eletrônico. Prazo máximo: • resposta em 48 horas; • solução em até 15 dias. Todos os dados deverão compor relatório público mensal.
90	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Transparência operacional O Edital deve trazer obrigações a concessionária de Publicação diária em pagina eletrônica e painel informativo em dimensões e proporções de grande visibilidade nas entradas do terminal, catracas e gates de: • tempo médio de espera; • quantidade de caminhões atendidos; • tempo médio por operação; • indisponibilidade dos gates; • congestionamentos.
91	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Pátio de triagem humanizado O edital deve deixar claro que o pátio não poderá servir como área permanente de retenção operacional. Sua finalidade deverá ser exclusivamente organizar o fluxo logístico e possuir Estrutura mínima obrigatória com os itens obrigatórios: • banheiros 24 horas; • chuveiros; • água potável; • restaurante ou lanchonete; • sala climatizada; • Wi-Fi gratuito; • tomadas para carregamento; • iluminação; • vigilância; • monitoramento por câmeras; • ambulatório ou primeiros socorros; • área de descanso; • dormitórios para repouso; • estacionamento seguro. O pátio deverá prever Área para serviços ao caminhoneiro como: • borracharia; • manutenção leve; • abastecimento; • apoio mecânico; • atendimento bancário eletrônico; • loja de conveniência.
92	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Conselho Consultivo dos Usuários Rodoviários O Edital deve imputar ao concessionário a criação de comissão permanente composta por: • transportadores; • caminhoneiros autônomos; • operadores logísticos; • concessionária; • autoridade portuária. Reuniões trimestrais obrigatórias.

93	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Plano de Contingência O Edital deve prever a obrigação da concessionária apresentar dentro de 90 (noventa) dias ao poder concedente um plano de contingência, sempre que houver: • pane nos gates; • greve; • enchentes; • acidentes; • falhas sistêmicas, A Arrendatária deverá ativar plano específico para evitar formação de filas externas e atender os caminhoneiros em tempo razoável.
94	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Criação do Programa "Motorista Parceiro do Porto". O edital pode prever que a concessionária mantenha um espaço físico nos gates de entrada para que nos casos eventuais de familiares de caminhoneiros que estejam em viagem possam permanecer a sua espera e um programa permanente de relacionamento com os caminhoneiros, incluindo: • pesquisas periódicas de satisfação; • treinamentos sobre procedimentos portuários; • campanhas de saúde e segurança; • vacinação em parceria com o SUS; • ações de prevenção de acidentes; • reconhecimento de boas práticas; • participação dos representantes dos caminhoneiros na revisão anual dos indicadores de desempenho. Isso muda a lógica da concessão: o caminhoneiro deixa de ser tratado apenas como um elo da cadeia logística e passa a ser reconhecido como um usuário essencial da infraestrutura pública, com direitos mínimos de atendimento, transparência e dignidade, alinhando o edital às melhores práticas internacionais de gestão portuária e de logística integrada.
95	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Compensação Financeira por Atraso Operacional ao Transportador Rodoviário O edital deverá prever que a concessionária estabeleça indicadores máximos de tempo para atendimento de veículos destinados às operações de carga e descarga. Ultrapassado o tempo máximo estabelecido, sem que o atraso decorra de culpa do transportador, o motorista ou transportador fará jus a uma compensação financeira automática. A compensação deverá observar os seguintes princípios: • O tempo de tolerância deverá ser previamente definido no contrato de concessão (por exemplo, 90 ou 120 minutos). • Ultrapassado esse limite, inicia-se o pagamento de indenização por hora ou fração de atraso. • O pagamento deverá ocorrer automaticamente, mediante os registros eletrônicos dos horários de entrada, atendimento e saída do veículo. • A concessionária não poderá exigir requerimento administrativo do motorista para efetuar o pagamento. • Os valores deverão ser atualizados anualmente por índice oficial. Fundamentação O caminhoneiro é usuário da infraestrutura pública concedida e não pode suportar sozinho os prejuízos decorrentes da ineficiência operacional do terminal. Filas excessivas provocam: • perda de produtividade; • aumento do custo do frete; • consumo adicional de combustível; • desgaste do veículo; • comprometimento da jornada legal do motorista; • redução da renda do transportador autônomo; • aumento dos custos logísticos da cadeia produtiva. A criação desse mecanismo induz a concessionária a investir continuamente na eficiência operacional, reduzindo filas e melhorando a competitividade do Porto de Itajaí. Como alternativa o Edital pode também criar um Fundo de Eficiência Logística do Transportador Rodoviário. Sempre que os indicadores de tempo forem descumpridos, a concessionária recolherá valores ao fundo, que serão utilizados para: • indenizar automaticamente os motoristas prejudicados; • financiar melhorias no pátio de triagem; • apoiar programas de segurança e descanso dos caminhoneiros; • investir em tecnologia para redução das filas.
96	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		CAPEX A modelagem realizada para a arrendamento, definiu o Capex conceitual com as intervenções e investimentos necessários para atender a demanda prevista no horizonte contratual, que incluíram os seguintes itens: I – Investimento fora da área de arrendamento. a) implantação do novo píer de passageiros. Os novos estudos apresentaram a obrigação da arrendatária em realizar investimentos fora da área de arrendamento ou seja, fora da poligonal (área pública). Os

			valores para a construção deste píer, no que pese advim da iniciativa privada, compõem valores de outorga e valores que deveriam ser repassado à administração pública, ou seja, dinheiro público. Situação análoga foi discutida no primeiro estudo acerca da presente licitação, onde os estudos apontaram que a arrendatária deveria utilizar valor de outorga para realizar a dragagem à montante do rio, beneficiando os TPUs. A dragagem à montante não estava prevista nos estudos inicialmente, somente foi inclusa após a primeira revisão quando a Secretaria de Portos emitiu a NOTA TÉCNICA Nº 27/2022/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA que analisou as contribuições incluindo a referida obra fora do porto organizado, com utilização de dinheiro público, obra estimada em R$45 milhões. O MINFRA fundamentou a possibilidade de investimentos fora da porto organizado com a Resolução 61/2021 da ANTAQ. Porém, a referida resolução é contrária ao Decreto 8.033/13, que regulamenta a parte de exploração da Lei 12.815/13, que no artigo 42-A do Decreto assim determina: Art. 42-A. Nos casos de arrendamento portuário, o poder concedente poderá autorizar investimentos, fora da área arrendada, na infraestrutura comum do porto organizado, desde que haja anuência da administração do porto. Ou seja, somente é possível que o poder concedente autorize investimentos fora da área arrendada na infraestrutura comum do PORTO ORGANIZADO, assim, por dedução lógica investimentos fora do PORTO ORGANIZADO (píer de passageiros) não é previsto em lei, ainda que previsto em Resolução da ANTAQ. A situação foi debatida no TCU, e naquela situação o Tribunal de Contas entendeu que era ilegal a utilização dos valores determinando a retirada da obrigação de utilização de dinheiro público para tais fins. Como dito anteriormente, a situação atual é análoga. Os mesmos fundamentos utilizados para impedir a utilização do valor de outorga para a dragagem à montante deverá ser utilizada para impedir que sejam feitos investimento fora do porto organizado, ou, ainda, fazer a expansão da poligonal para poder alocar o píer dentro da referida área.
97	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Além dos equipamentos que serão adquiridos, listados anteriormente, outros equipamentos serão necessários para a operação do porto, assim, foram mensurados na modelagem do estudo no intuito de resguardar a continuidade da operação, computando as despesas de locação pelo futuro arrendatário por período de um ano, conforme lista abaixo: I - Equipamentos a) Três Empilhadeiras para Contêiner Cheio - Reach-stackers; b) Uma Empilhadeira para Contêiner Vazio; c) Sete Empilhadeiras de Garfo; d) Quatro Empilhadeiras Elétricas; e) Uma Plataforma elevatória. JUSTIFICATIVA O item que traz uma lista com equipamentos que deverão ser alugados, tendo 5 (cinco) diferentes tipos de maquinários. No entanto, os equipamentos descritos na alínea “a” (três empilhadeiras para contêineres cheio – reatch-stackers) não era utilizados pela antiga arrendatária desde os últimos 2 anos de operação, sendo então, desnecessário a sua locação. Igualmente, os equipamentos descritos na alínea “b” (uma empilhadeira para Contêineres Vazios) nunca foi visto no porto de Itajaí, pelos trabalhadores. Assim, requer que seja revisto a necessidade de locação destes equipamentos, evitando o que a proprietária receba por equipamentos inexistentes ou não necessários.
98	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Os estudos apontam que foi feita simulações computacionais para averiguar a capacidade de atracação e aproveitamento dos berços. Inclusive, considerou o crescimento da frota ao longo do tempo, descartando a possibilidade de atracação simultânea de 4 (quatro) navios, o que, justifica os pedidos da classe laboral pela imposição à Arrendatária em alongar a área de concessão e os berços de atracação. Outrossim, nas simulações apontadas nos estudos não se percebeu uma situação de atracação de 2 (dois) navios de 400m em margens opostas, ou seja, um no porto de Itajaí e o outro no TUP da Portonave. É importante a verificação da possibilidade ou impossibilidade de atracação futura de 2 navios de 400m

			simultâneos, para já prever conflitos sobre a prioridade de atracação, assim, sugerimos que seja feita tal simulação.
99	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		O Item 4.1.1, o estudo foi categorizado entre custos fixos e custos variáveis, incluindo como custo fixo a mão-de-obra via OGMO. Dentre o custo fixo com mão-de-obra “própria”, há funções de operador de equipamento e auxiliares, funções que são exclusivas dos trabalhadores portuários com registro no OGMO, ainda que vinculados à empresa. Ainda, percebe-se que o custo destes trabalhadores levantado pelo estudo foram definidos utilizando-se referências dos sistemas SICRO (SC), SINAPI (SC) e SINE (Nacional). A média salarial destas equipes (operadores de máquina, por exemplo) informada no Estudo, que são funções exclusivas de trabalhadores portuários, é muito abaixo do que é praticado hoje. Somente para conhecimento, conforme Acordo Coletivo de Trabalho vigente quando dos estudos feitos pela EPL e aproveitados pelo INFRA, firmado entre o Sindicato dos Arrumadores e APM Terminals, em que é acordado a possibilidade contratação de Arrumadores/Capatazia registrados no OGMO, com vínculo empregatício com prazo indeterminado junto à empresa operadora, a remuneração prevista para o Operador de Máquina IV (operador de MHC e STS) é de R$7.444,95 de salário base + 40% de adicional de risco + benefícios como plano de saúde e vale alimentação. Já o estudo aponta média salarial de R$2.364,84. Este erro apontado já alterará em muito o cálculo das despesas fixas da Concessionária. Assim, solicita-se que referente aos custos fixos, seja levado em consideração os salários dos Operadores de Equipamentos e Auxiliares (trabalhadores com registro no OGMO vinculados à empresa), a média praticada em cada Acordo Coletivo de Trabalho, e não dados do SINE.
100	Minuta de Edital	12.1.9	A cláusula em comento deve ser alterada para retirar as restrições concorrenciais previstas, viabilizando a formação de consórcios por todos os grupos econômicos que se mostrarem interessados e tecnicamente habilitados para o certame. Essa alteração é essencial para garantir um ambiente competitivo no leilão, evitando a imposição de restrições concorrenciais baseadas em suposições sem concretude. A defesa da alteração dessa previsão editalícia está firmada em 3 fundamentos principais que serão apresentados a seguir e subdivididos dentre os itens do edital. Os fundamentos são i) a integração vertical é uma prática consolidada e amplamente aceita no setor; ii) a análise técnica das autoridades competentes; iii) a suficiência dos mecanismos regulatórios, concorrenciais e contratuais já existentes para dirimir eventuais controvérsias. i) A integração vertical é uma prática consolidada e amplamente aceita no setor. Inicialmente, a realidade de mercado não pode ser desconsiderada. No mundo e no Brasil, a operação de terminais portuários por armadores é uma prática comum e não há sinais de que tal relação afetaria negativamente o ambiente competitivo ou arrefeceria a concorrência. As principais economias do mundo possuem terminais portuários verticalizados operados por armadores. A título de exemplo, cita-se os terminais no porto de Shangai/China, Singapura, Guangzhou/China, Busan/Coreia do Sul, Holanda, Los Angeles/Estados Unidos, entre tantos outros. No Brasil, os principais portos do país também possuem terminais de contêineres que estão sob controle de grupos econômicos ligados a armadores, como o Porto de Santos, Itapoá, Itajaí, Rio de Janeiro, Rio Grande, Suape e Pecém. Os armadores comumente possuem larga experiência em logística, transporte marítimo de contêineres e serviços correlatos, pertencendo a grupos mundialmente relevantes, alguns dos quais que já operam há anos terminais portuários de modo verticalizados. Por estes motivos, notoriamente estes agentes e seus grupos possuem capacidade técnica e econômico-financeira não apenas para competir no leilão, como também para efetivamente operar o futuro terminal. As eficiências provenientes desse tipo de arranjo vertical são evidentes e já foram reconhecidas pelas análises técnicas anteriormente citada que indicaram a redução de custo da transação frente à

			intensividade do capital, redução de custos de produção, bem como a otimização operacional e de produtividade. Ademais, em razão das particularidades relacionadas aos navios transportadores de contêineres, os armadores possuem aptidão para se antecipar e planejar investimentos na adaptação dos terminais às demandas dos transportadores de cargas, sendo mais uma vantagem a favor da verticalização. Vale lembrar que recentes denúncias de condutas anticoncorrenciais supostamente praticadas por terminais de contêineres verticalizados como a acusação de self-preferencing foram analisadas pelo Cade no IA n.º 08700.003945/2020-50 e arquivadas diante da contatação de inexistência de ilicitude. Apurou-se que os armadores escolhem os terminais pautados em critérios objetivos de eficiência, inexistindo evidência de discriminação de grupos econômicos rivais. Deste modo, restou confirmado que a verticalização do segmento é lícita, eficiente e não produz resultados anticompetitivos.
101	Minuta de Edital	12.1.9.1.	Em continuação à contribuição do item anterior 12.1.9. ii) A análise técnica das autoridades competentes. Conforme entendimento jurisprudencial já firmado pelo Tribunal de Contas da União (Acórdão n.º 1.834/2024-TCU-Plenário), os certames públicos só podem prever restrições concorrenciais após a análise do Conselho Administrativo de Defesa econômica (“Cade”), atestando a existência de risco efetivo ao ambiente concorrencial que justifique a restrição proposta. No presente caso, tanto o órgão antitruste, quanto a própria Agência, elaboraram notas técnicas em que concluíram pela ausência de elementos que justifiquem a inserção de qualquer tipo de restrição concorrencial à participação no certame. Na Nota Técnica nº 5/2023/CGAA3/SGA1/SG/CADE, que foi acompanhada pelo OFÍCIO Nº 7009/2023/SG/CADE, a Superintendência-Geral do Cade afirmou que, ao analisar os cenários, não identificou riscos concorrenciais que podem advir caso agentes verticalizados venham a se consagrar vencedores no leilão. Ainda, ressaltou que a integração vertical no setor pode trazer eficiências logísticas e redução de custos operacionais que, em última instância, podem ser repassadas para os consumidores. A Nota técnica atesta pela inexistência de incentivos para fechamento de mercado tanto a montante, quanto a jusante decorrente de possíveis reforços de integrações verticais entre armadores e operadores portuários, bem como pela baixa probabilidade de exercício do poder de mercado decorrente da combinação dos ativos de empresas incumbentes no mercado de movimentação de cargas conteinerizadas ao se sagrarem vencedoras do certame. Já na Nota Técnica nº 7/2026/GRP/SRG, manifestação concorrencial mais recente da Antaq, a Agência avaliou que sob a ótica horizontal não existem elementos aptos a limitar a participação de agentes incumbentes, recomendando a adoção de modelo licitatório aberto. Sob a ótica vertical a conclusão foi a mesma, trata-se de característica estrutural do setor de transporte marítimo de contêineres, associada a ganhos de eficiência, previsibilidade de investimentos e coordenação logística, não se confundindo com práticas excludentes ou estratégias de fechamento de mercado. Apesar dessas conclusões técnicas orientarem por um leilão totalmente irrestrito, a Nota Técnica nº 8/2026/SELC/DG introduziu restrições à formação de consórcios entre empresas de transporte marítimo regular de contêineres pertencentes a grupos econômicos distintos que detenham instalações portuárias nos complexos de Itajaí, São Francisco do Sul, Imbituba e Antonina-Paranaguá. Nesse documento, a Agência reconhece que os estudos concorrenciais que a analisaram o cenário competitivo após o leilão não indicam riscos suficientes para justificar a imposição de restrições à participação de incumbentes no certame. Entretanto, explica que analisando a competição no certame, ou seja, relativa aos proponentes da licitação, julgou necessário restringir a participação de consórcios nos termos acima mencionados. Essa restrição se baseia de estudo constante do EVTEA, elaborado antes das conclusões da NT nº 7 e antes da avaliação do Cade, sendo certo que essa

			hipótese de restrição não foi submetida ao exame do Cade. Ademais, destaca-se que a adoção de um cluster de portos de diferentes Estados não está adequada ao mercado relevante geográfico adotado pelo Cade, situação que foi expressamente mencionada na Nota Técnica nº 5 da Superintendência-Geral. Nesse documento, o órgão concorrencial esclarece que em suas análises da dimensão geográfica do mercado relevante do Porto de Itajaí, nunca analisou um mercado interportos que englobava portos de estados distintos, adotando uma postura mais conservadora de cenário interportos incluindo apenas os portos do estado de Santa Catarina, vide: AC 08700.003956/2017-34; AC 08700.002350/2017-81; e 08700.005700/2021-48.
102	Minuta de Edital	12.1.9.2.	Em continuação à contribuição do item anterior 12.1.9.1. A esse respeito cabe destacar que, apesar de não concordar com a formação de um cluster com portos para além do estado de Santa Catarina, o Cade avaliou os 3 cenários propostos pela Antaq que, à época, incluía: a) Porto de Itajaí (intraporto); b) Cluster de Santa Catarina (Porto de Itajaí e Porto de Itapoá) e c) Cluster estendido de Santa Catarina com Porto de Paranaguá (Paraná). Em suas avaliações o órgão identificou quem o aumento dos portos envolvidos afastava, ainda mais, as possíveis preocupações concorrenciais advindas do ingresso de um incumbente no certame pois diluiria ainda mais o percentual de participação. Assim, em todos os cenários analisados pelo Cade, quer seja o cenário mais conservador de concorrência intraporto, quer seja o cenário intermediário de concorrência entre portos de Santa Catarina, quer seja o cenário mais ampliado envolvendo Paranaguá, em todos eles foram afastados os riscos concorrenciais. Para além da análise do Cade, o estudo concorrencial posteriormente revisado pela própria Agência, consubstanciado na NT nº 72026/GRP/SRG, afirmou: “a evidência empírica produzida tanto na análise retrospectiva quanto na prospectiva não sustenta a imposição de restrições ex ante à participação de operadores incumbentes no certame do ITJ01. Sob a ótica estritamente horizontal, não se identifica fundamento concorrencial para limitar a participação de agentes já estabelecidos, sendo recomendável a adoção de modelo licitatório aberto, não discriminatório e orientado à maximização da competição pelo mercado”. Deste modo, resta evidente que a NT nº 8 não apresentou fundamentação técnica suficiente para sustentar a previsão de restrição à formação de consórcios no certame pois baseia-se em um critério geográfico inadequado e não apresentou riscos reais ao mercado. iii) A suficiência dos mecanismos regulatórios, concorrenciais e contratuais já existentes. O agente que se sagrar vencedor do leilão, seja ele armador, ou não, atuará sob fiscalização e controle das autoridades regulatória e concorrencial. Nesse sentido, a operação do terminal portuário pelo arrendatário ocorrerá debaixo da fiscalização da Antaq (enquanto autoridade reguladora) e pelo Cade (enquanto autoridade de concorrência). Ambas as autoridades dispõem, cada qual em sua competência, de medidas legais e normativas suficientes para prevenir, corrigir e reprimir atuações irregulares dos agentes na gestão do terminal portuário, inclusive a possibilidade de imposição de medidas acautelatórias. Ademais, devido à preocupação externada na Nota Técnica nº 8/2026/SELC/DG no sentido de coibir práticas de priorização sistemática de outros ativos do mesmo grupo econômico vencedor do certame em detrimento do ITJ01, a minuta de contrato já prevê na cláusula 17.3 que o descumprimento da Movimentação Mínima Exigida para funcionamento do terminal ensejará a instauração de procedimento de fiscalização por parte da Antaq, destinado a averiguar as causas da insuficiência registrada no período e eventual subutilização injustificada da instalação. Essa cláusula, que também será objeto de contribuição, demonstra a suficiência de mecanismos de fiscalização para a manutenção da adequada prestação dos serviços indicando a desnecessidade de qualquer restrição concorrencial prévia na fase de leilão. Deste modo, já existem mecanismos eficazes para assegurar a adequada prestação dos serviços, tornando

			desnecessária qualquer restrição concorrencial prévia na fase de licitação.
103	Minuta de Contrato	17.3.	Essa previsão contratual de fiscalização do descumprimento da Movimentação Mínima Exigida deve ser mantida como forma de evidenciar que existem mecanismos contratuais regulatórios capazes de mitigar qualquer risco concorrencial potencial e viabilizar a ampla concorrência no certame licitatório. O devido controle fiscalizatório que recairá sobre o terminal a ser explorado inibirá ou reprimirá qualquer conduta prejudicial aos usuários e concorrentes que necessitam da infraestrutura portuária para desenvolvimento de suas atividades. O agente que vencer o leilão, seja ele armador, ou não, atuará sob fiscalização da Antaq, como autoridade reguladora, bem como do Cade, como autoridade de defesa da concorrência. Cada uma dessas instituições dispõe, no âmbito de suas competências, de instrumentos legais e regulatórios suficientes para prevenir, corrigir e reprimir eventuais condutas anticompetitivas, inclusive com a adoção de medidas cautelares quando necessário. Nesse sentido, o art. 2º da Resolução nº 75/2022 da Antaq prevê no inciso II que é direito dos usuários utilizar o serviço com liberdade de escolha entre os prestadores e, no inciso IV, que também é direito dos usuários receber tratamento isonômico, vedada qualquer discriminação, bem como outros direitos que garantem o fornecimento de serviço com mínima qualidade. Dessa forma, qualquer ação que dificulte o acesso de usuários (concorrentes de armadores ou não) está sujeito ao controle e intervenção da Antaq e, sendo uma conduta com reflexos passíveis de enquadramento no art. 36 da Lei nº 12.529/2011 demandará a atuação também do CADE. Tais mecanismos e atribuições são suficientes para controle de eventuais práticas danosas aos usuários e concorrentes, de modo que não é necessário incluir outras restrições no certame. Assim, os mecanismos já existentes são suficientes para endereçar a preocupação manifestada na Nota Técnica nº 8/2026/SELC/DG, quanto à eventual priorização de outros ativos do mesmo grupo econômico em detrimento do ITJ01. Ademais, para além das previsões regulares, a cláusula 17.3 prevê que o descumprimento da Movimentação Mínima Exigida ensejará a instauração de procedimento de fiscalização pela ANTAQ para apurar as causas da insuficiência registrada e eventual subutilização injustificada da instalação. Portanto, resta evidenciado que existem mecanismos eficazes para assegurar a adequada prestação dos serviços, tornando desnecessária qualquer restrição concorrencial prévia na fase de licitação, razão pela qual manifesta-se pelo entendimento a favor da manutenção da cláusula contratual em comento.
104	Minuta de Edital	27.2.6	O licitante vencedor deverá subscrever um capital social mínimo de aproximadamente R$ 533 milhões, com pelo menos 50% integralizado antes da assinatura do contrato. Por favor, leve em consideração os requisitos de aporte de capital em etapas, vinculados aos marcos de investimento do projeto e ao cronograma de financiamento. Isso melhora a eficiência do capital, ao mesmo tempo em que preserva o compromisso com a entrega do projeto.
105	Minuta de Edital	19.12	Falta das qualificações e da experiência exigidas dos licitantes. Sugere-se incluir como requisito obrigatório a experiência na operação de terminais de contêineres, a fim de proteger o interesse público. O objetivo é garantir a continuidade operacional, a confiabilidade do serviço e a capacidade de concretização dos investimentos por parte do licitante vencedor, de modo que apenas operadores capacitados e de longo prazo adquiram essa infraestrutura portuária estratégica. Qualificações sugeridas para o “Operador de Terminal Experiente” devem incluir: 1. Experiência obrigatória na operação de terminais de contêineres: Exigir que os licitantes ou um membro qualificado do consórcio comprovem ter operado anteriormente terminais de contêineres de tamanho comparável.; Incluir volume mínimo de TEU movimentados e anos de experiência,

			incluindo experiência em expansão 2. Reconhecimento da experiência da controladora/afiliada: Confirmar que o operador qualificado possa contar com a experiência do grupo, da empresa controladora ou de afiliadas controladas. 3. Participação acionária do operador: Exigir que o operador de terminal experiente detenha uma participação acionária significativa de pelo menos 50% 4. Período de compromisso do operador: Exigir que o operador qualificado permaneça no projeto até que os principais investimentos sejam concluídos. 5. Teste de patrimônio líquido mínimo ou de liquidez dos licitantes (ou de afiliadas do mesmo grupo econômico do licitante): Adicionar limites financeiros objetivos (por exemplo, patrimônio líquido consolidado mínimo de US$ 10 bilhões), e não apenas demonstrações financeiras. 6. Experiência comparável em aquisição de terminais já em operação: Exigir experiência na aquisição de operações de terminais em funcionamento sem interrupção do serviço.
106	Minuta de Edital	8.3.2	O Edital menciona que a CLPA pode “adotar critérios para corrigir erros e defeitos formais e suprir lacunas durante o andamento do Leilão”; agradecemos se puderem esclarecer quais são os exemplos de “erros e defeitos formais e lacunas a serem supridas” que não alteram o conteúdo da proposta.
107	Minuta de Edital	12.1.9	O Edital menciona que “não será permitida a formação de um consórcio entre empresas de diferentes grupos econômicos se ambas, cumulativamente: detiverem direitos de exploração de instalações portuárias dedicadas ao manuseio e armazenamento de contêineres localizadas nos Complexos Portuários de Itajaí, São Francisco do Sul, Imbituba e no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, e operarem no mercado de transporte marítimo regular de contêineres”. Por favor, esclareça o que significa e o que abrange o “mercado de transporte marítimo regular de contêineres” e por que essa restrição é necessária. Por favor, esclareça se isso significa que um consórcio de empresas que detenha direitos de operação de instalações portuárias nos locais acima mencionados, mas que não atue no “mercado de transporte marítimo regular de contêineres”, pode participar da licitação?
108	Minuta de Edital	23.5	O Edital menciona que a “A inabilitação da Proponente que tenha sido considerada a vencedora do certame, garantida a ampla defesa e o contraditório”. Por favor, esclareça quais são as etapas e os procedimentos concretos relativos a essa “garantida a ampla defesa e o contraditório”.
109	Minuta de Edital	27.1	O Edital menciona que as obrigações devem ser cumpridas pelo Licitante Vencedor no prazo de 45 dias a partir da publicação do aviso de aprovação e adjudicação — em situações em que os Licitantes Vencedores precisem obter aprovações de notificação antitruste em determinadas jurisdições, como a UE, a China etc., o prazo de 45 dias pode não ser suficiente se o processo de notificação antitruste for iniciado na data da adjudicação. A Autoridade Concedente prorrogará o prazo de 45 dias nesse cenário (conforme a segunda parte da Cláusula 27.1)?
110	Minuta de Edital	Apêndice 4	Sugere-se que seja fornecido um modelo/formato padronizado para o Plano de Transferência Operacional (PTO), a fim de ajudar a garantir que o documento apresentado atenda aos requisitos da Autoridade Concedente.
111	Minuta de Contrato	7.1.6.1	Considerando que o não cumprimento das metas mínimas de movimentação pode ter um impacto significativo na viabilidade econômica do contrato de arrendamento, recomendamos os três pontos a seguir para a definição de uma movimentação mínima anual mais prática para cargas em contêineres: 1. Devido aos riscos de incerteza de volume, tais como recessão econômica imprevista ou crise global fora do controle do arrendatário, considere a possibilidade de permitir flexibilidade para que o operador do terminal discuta outros métodos de compensação, caso o volume mínimo anual de movimentação não seja atingido. Isso pode incluir o acúmulo do volume em

			falta nos anos subsequentes ou uma redução/adiamento temporário único do volume mínimo anual de movimentação exigido para aquele ano específico. 2. Por favor, considere o período de transição necessário para adquirir volume após as obras de expansão. Por exemplo, o volume mínimo anual de contêineres aumenta de 177 mil para 536 mil TEUs à medida que passamos do Ano 1 para o Ano 4 (conclusão da Fase 1). Isso parece altamente irrealista, pois é necessário um período de transição para que o mercado (companhias marítimas, proprietários de carga etc.) se adapte ao aumento de volume. 3. Para um desempenho ideal, um terminal de contêineres deve, idealmente, operar em cerca de 70% a 75% de sua capacidade operacional. Isso permitirá um equilíbrio entre eficiência e flexibilidade, evitando gargalos e congestionamentos. Além disso, é importante estabelecer condições equitativas para todos os operadores de terminais no porto. O Portonave, em frente a Itajaí, é um terminal privado e não está sujeito aos movimentos anuais mínimos exigidos.
112	Minuta de Contrato	9.2.3.1	Propõe-se considerar a eliminação da obrigação de pagar encargos variáveis de arrendamento em caso de queda no volume, caso o mercado brasileiro como um todo se contraia devido a fatores macroeconômicos alheios ao controle do arrendatário, por exemplo, em uma recessão prolongada ou desaceleração econômica.
113	Minuta de Contrato	7.1.6.3	O contrato é excessivamente prescritivo quanto aos tipos de ativos obrigatórios e aos prazos fixos de implementação, dada a imprevisibilidade da composição futura da carga (por exemplo, volumes de contêineres refrigerados, proporção entre carga geral e contêineres, proporção entre contêineres vazios e cheios, proporção entre importação, exportação, cabotagem e transbordo) e dos volumes. Recomenda-se tornar obrigatórios apenas os guindastes STS e RTGs, a fim de permitir que o Concessionário mantenha flexibilidade para escalonar os investimentos com base nas necessidades operacionais reais e otimize a combinação de tecnologias ao longo da vigência da concessão, evitando compromissos excessivos de despesas de capital devido aos prazos estipulados no contrato quando a demanda do mercado enfraquecer.
114	Minuta de Contrato	7.1.6.3	Os investimentos que beneficiem principalmente a comunidade portuária em geral não devem se tornar obrigações sem compensação para um único operador de terminal. Para esclarecer os acordos relativos à compensação, à recuperação de custos e à propriedade dos investimentos localizados fora da área arrendada, como o cais de passageiros.
115	Minuta de Contrato	12.2	Sugere-se ampliar o prazo de detecção de 365 dias para, no mínimo, 3 anos e permitir reivindicações posteriores nos casos em que a contaminação já existisse antes da aquisição. O desenvolvimento de terminais existentes muitas vezes revela a contaminação somente após o início das atividades de demolição, escavação e reurbanização.
116	Minuta de Contrato	12.3.8	Sugere-se a remoção da presunção absoluta e a permissão de reclamações posteriores nos casos em que se possa comprovar que a contaminação latente é anterior à aquisição. Certas condições ambientais são difíceis de detectar durante as investigações iniciais do local.
117	Minuta de Contrato	13.1.20	Propõe-se oferecer compensação econômica, prorrogação de prazos e indenização por custos excedentes, caso os atrasos prolongados sejam imputáveis a órgãos governamentais e estejam fora do controle do Locatário. Isso também tornará o contrato mais viável do ponto de vista financeiro e mais atraente.

118	Minuta de Contrato	13.1.26	Propõe-se aumentar a responsabilidade da Autoridade Concedente por atrasos na desapropriação e excedentes nos custos de indenização, por meio de um mecanismo de repartição de custos mais simples e equitativo. Os resultados da desapropriação dependem, em grande parte, de processos judiciais e governamentais que estão fora do controle do Arrendatário, o que gera incerteza e risco significativos.
119	Minuta de Contrato	3.3	Embora o contrato permita prorrogações até um prazo total de 70 anos, todas as prorrogações ficam a critério exclusivo da Autoridade Concedente. Propõe-se estabelecer critérios objetivos de prorrogação e prever direitos de renovação condicionais nos casos em que as obrigações contratuais tenham sido cumpridas. Uma maior transparência quanto à segurança da concessão melhora a viabilidade financeira do projeto e o planejamento de investimentos de longo prazo.
120	Minuta de Contrato	6.1	Qualquer transferência direta ou indireta de controle, participação acionária ou direitos de arrendamento requer aprovação prévia da ANTAQ e da Autoridade Concedente. Propõe-se a introdução de um mecanismo de aprovação tácita após um período de análise definido. Isso favorece o financiamento, o refinanciamento e futuras parcerias estratégicas que possam contribuir para o crescimento do porto.
121	Minuta de Contrato	13.2	Recomenda-se que o risco decorrente da implantação do terminal de passageiros seja atribuído à Autoridade Concedente, uma vez que está sujeito à definição por parte desta.
122	Minuta de Contrato	7.1.6.1	O Contrato de Afretamento não define o termo “carga geral”. De acordo com o Artigo 29, §1º, do Decreto 8.033, os tipos de carga são classificados como: (i) granéis sólidos, (ii) granéis líquidos e gasosos, (iii) carga geral e (iv) contêineres. Por favor, confirme se, para os fins do Contrato de Locação, o termo “carga geral” inclui: (i) Carga de projeto; (ii) Automóveis; e/ou (iii) Produtos agrícolas em sacos ou contêineres. Além disso, por favor, confirme que “carga geral” não inclui carga a granel sólida.
123	Minuta de Contrato	2.3	O contrato estabelece que a área arrendada é entregue “ad corpus” e que as descrições e delimitações não são vinculativas para a Autoridade Concedente (Cláusula 2.3). Por favor, esclareça como serão resolvidos os litígios relativos à área efetivamente entregue em comparação com a área máxima especificada (295.315 m²), e de que recursos o Arrendatário dispõe caso a área seja significativamente menor do que o esperado
124	Minuta de Contrato	3.3	A prorrogação do contrato de locação fica a critério exclusivo da Autoridade Concedente, sem que o Locatário tenha qualquer direito subjetivo a tal. Especifique os critérios objetivos e o processo para avaliação dos pedidos de prorrogação, bem como se o Locatário terá a oportunidade de sanar eventuais deficiências antes de uma decisão negativa.
125	Minuta de Contrato	14	Os procedimentos e prazos para solicitar e processar uma revisão extraordinária com o objetivo de restabelecer o equilíbrio econômico e financeiro não estão totalmente detalhados. Por favor, esclareça as etapas específicas, os prazos e a documentação exigida para tais solicitações, bem como o prazo previsto para uma decisão da ANTAQ ou da Autoridade Competente.
126	Minuta de Contrato	9.2.3.1	O contrato estabelece volumes mínimos anuais de carga e multas em caso de não cumprimento. Por favor, esclareça se eventos de força maior ou quedas no mercado fora do controle do Locatário serão levados em consideração na avaliação do cumprimento e no cálculo das multas.

127	Minuta de Contrato	15.4	O processo de aceitação provisória e definitiva dos ativos permite que o Locatário apresente objeções, mas os critérios para a "justificativa" e o processo de resolução de controvérsias não estão totalmente definidos. Por favor, esclareça como serão resolvidas as divergências quanto às condições dos ativos e se é permitida uma avaliação independente.
128	Minuta de Contrato	Apêndice 3	Sugere-se que seja fornecido um modelo/formato padronizado para o Plano Básico de Implementação (BPI), a fim de ajudar a garantir que a apresentação atenda aos requisitos da Autoridade Concedente.
129	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		A previsão de volume para 2028 é de 2,290 milhões de TEUs no cenário base, o que implica um aumento de 70% em relação aos volumes efetivos de 2025 em Itajaí, que foram de 1,346 milhões de TEUs. Por favor, considere atualizar as previsões para refletir a demanda mais recente no complexo de Itajaí, utilizando 2025 como ano-base.
130	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		A capacidade anunciada do Portonave é de 2.000.000 de TEU, após a expansão (https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/portonave-powers-up-expansion-with-new-electric-cranes). Sugerimos que o estudo seja atualizado para refletir essa maior capacidade e levar em conta uma participação maior do Portonave.
131	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Com base em nossa experiência, os seguintes itens de Capex no Apêndice C2 parecem estar subestimados: 1) Item 1.1: a taxa unitária é baixa, considerando que inclui todos os serviços subterrâneos e infraestrutura, além de algumas obras de demolição e reconstrução do pavimento. 2) Item 1.2: Por favor, forneça uma discriminação mais detalhada da estimativa de LS. Partindo do pressuposto de que o trabalho de ajuste abrange um comprimento de 490 m, conforme as seções anteriores, a taxa unitária está significativamente subestimada. 3) Itens 1.3 a 1.5: a taxa de demolição considerada parece baixa. 4) Item 2.2: a taxa unitária de construção considerada parece baixa 5) Item 4.3: parece baixa, considerando que a taxa de LS inclui também estacas de fundação. 6) A reserva para imprevistos de 5% nesta fase preliminar é muito baixa. Sugerimos que as estimativas de Capex sejam analisadas e revisadas.
132	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Caso o calado dos berços 3 e 4 não represente uma restrição para o atendimento de embarcações das classes Post-New Panamax e Triple E/ULCS, sugere-se que, com vistas ao futuro, nos desenvolvimentos da fase 2, sejam adquiridas as duas novas unidades de QC para que seja possível atender embarcações de maior capacidade (ou seja, para poder acomodar até 24 fileiras em vez de 20).
133	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		1) Sugiro que sejam fornecidas algumas informações sobre a rede elétrica externa que sustenta ou sustentará a operação atual e futura do terminal, ou seja, a operadora da rede, a capacidade de alimentação de energia e a tensão nominal de entrada. 2) Sugiro que sejam fornecidos mais detalhes sobre o escopo dos trabalhos necessários para melhorar o sistema elétrico existente, ou seja, a construção de subestações internas adicionais, subestações de distribuição e cabos dentro do terminal.
134	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Por favor, forneça uma discriminação mais detalhada ou as taxas unitárias estimadas para todos os itens da LS.
135	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Com relação ao Apêndice C2: Por favor, esclareça se o custo estimado de R$ 1.480.909,31 refere-se ao aumento da capacidade da Subestação 3 existente, nas Áreas A2, B e C, para atender à demanda energética projetada assim que o novo QC e o eRTG entrarem em operação. Caso contrário, sugerimos que o custo estimado seja revisado e que sejam

			levados em consideração custos adicionais para atender à demanda energética adicional.
136	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		1) Sugiro que se considere que o trator de terminal seja movido a energia elétrica, a fim de estar em consonância com a tendência geral do setor no Brasil. 2) Por favor, verifique se os semirreboques necessários são do tipo chassi esquelético ou plataforma.
137	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Com relação ao Apêndice C2: Entende-se que é necessário um custo estimado de R$ 214.387.658,20 para a modernização dos equipamentos ativos existentes. Sugere-se que seja fornecida a lista dos equipamentos existentes e detalhes sobre o escopo dos trabalhos de modernização necessários.
138	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Sugerimos que a revisão do custo unitário estimado dos seguintes equipamentos seja feita da seguinte forma; com base nos preços de mercado, acreditamos que os preços reais sejam de 10 a 30% mais altos do que o previsto. - eRTG - Espalhador STS - Reboques
139	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Os defensas (E e R) parecem ter dimensões insuficientes para as futuras embarcações de maior porte, em comparação com nossos outros terminais que recebem embarcações de tamanho semelhante. Por favor, esclareça se a estrutura do cais existente suportaria novas cargas mais elevadas sem a necessidade de modernização. Sugerimos que o projeto da estrutura do cais seja preparado para o futuro, de preferência incluindo também o sistema de defensas.
140	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Os terminais modernos devem utilizar trilhos A150. Os guindastes modernos têm capacidade de carga de cerca de 100 t/m. 60 t/m é um valor muito baixo. Sugiro que se revisem as premissas relativas à capacidade de carga dos guindastes.
141	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Por favor, esclareça o âmbito de responsabilidade pelo escopo das obras de capital e da manutenção de longo prazo entre a Operadora e a Autoridade
142	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Poderia compartilhar os registros disponíveis sobre correntes e assoreamento na área.
143	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Forneça detalhes sobre todas as investigações geotécnicas realizadas no passado e propostas, bem como sobre os levantamentos de condição das paredes do cais, pavimentos e edifícios. Forneça uma breve descrição da geologia local, incluindo os principais tipos de solo e rocha (por exemplo, areia, argila, silte e rocha-mãe) e quaisquer outras características geológicas relevantes.
144	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Por favor, forneça informações sobre o andamento atual dos trabalhos de projeto e licenciamento para as obras de ampliação.
145	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Por favor, forneça detalhes sobre a capacidade atual da rede elétrica e a localização da estação de alimentação.
146	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		O parâmetro de referência para estabelecer a capacidade operacional — ou seja, a produtividade por hora do carregamento/descarregamento de contêineres no navio — é a média para essa classe de STS (entre 30 e 35 movimentos por hora). Esse valor é alto demais para um terminal que possui um alto fator de TEU e um cais não linear, o que resultaria em menor flexibilidade operacional e produtividade das gruas em termos de movimentos por hora. Sugiro uma estimativa mais realista de 25 a 28 movimentos por hora.
147	Estudo ITJ01 - Seção C -		O número de dias de permanência de 5,5 a 5,78 é muito baixo em comparação com os dias de permanência atuais no

	Engenharia		terminal, resultando em uma estimativa de capacidade muito agressiva e no número mínimo de movimentações necessárias. Sugere-se utilizar uma estimativa mais alta para os dias de permanência. A título de referência, a Santos Brasil informou uma média de aproximadamente 11 dias de permanência em 2024, com base em sua última divulgação de relações com investidores.
148	Minuta de Edital	Minuta de Edital – Item 7.8	A redação do item 7.8 afasta, de forma ampla, qualquer efeito vinculante dos estudos e documentos técnicos disponibilizados pela Administração, inclusive daqueles que integram a modelagem do empreendimento e fundamentam a elaboração das propostas. Todavia, tal disposição não se mostra compatível com a estrutura do projeto licitatório. O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) não constitui documento meramente informativo ou destinado exclusivamente à precificação do leilão. Ao contrário, fundamenta o Ato Justificatório e subsidia a modelagem econômico-financeira, a engenharia conceitual, os investimentos mínimos, a capacidade operacional, a Movimentação Mínima Exigida (MME), o faseamento e a matriz de riscos, além de integrar o conjunto documental da licitação. Ademais, o EVTEA é incorporado ao Contrato de Arrendamento como anexo, orientando a execução das obrigações das partes. Não se mostra, portanto, juridicamente adequado atribuir-lhe natureza exclusivamente referencial ou afastar, de forma genérica, a responsabilidade do Poder Concedente pelas premissas técnicas, econômicas e jurídicas que fundamentaram a modelagem e serviram de base à formulação das propostas. A redação atual gera insegurança jurídica ao permitir interpretar que toda a modelagem disponibilizada pela Administração seria destituída de efeito vinculante, inclusive quando incorporada ao Contrato para definir obrigações, investimentos mínimos, indicadores de desempenho, cronogramas e matriz de riscos. Sugere-se alterar o item 7.8 para esclarecer que a ausência de vinculação se aplica apenas às estimativas, projeções e soluções conceituais a serem detalhadas pela futura Arrendatária, preservando o caráter vinculante das premissas, parâmetros, obrigações e demais disposições expressamente incorporadas ao Edital, ao Contrato e aos respectivos anexos, especialmente ao EVTEA, naquilo em que fundamentem a modelagem da licitação e a execução contratual.
149	Minuta de Edital	Minuta de Edital – Item 12.1.9	Da leitura do item 12.1.9 e de seus subitens, verifica-se que a Minuta de Edital disciplina apenas a formação de consórcios entre grupos simultaneamente titulares de terminais de contêineres no mercado geográfico indicado e atuantes no transporte marítimo regular, sem considerar a situação concorrencial específica da atual operadora transitória do ITJ01, que possui acesso direto e continuado à infraestrutura, aos ativos, aos dados operacionais e aos fluxos de informação do terminal. Conforme debatido na Audiência Pública nº 07/2026-ANTAQ, o projeto sucede contrato transitório atualmente executado pela JBS/Seara, em contexto de transição operacional, indenização de bens, disponibilização faseada de áreas e continuidade dos serviços. Essa condição confere à atual operadora vantagem informacional e operacional não compartilhada pelos demais licitantes, que pode ser potencializada pela formação de consórcio com armadores, operadores portuários ou titulares de outros terminais. A Nota Técnica nº 7/2026/GRP/SRG registra que a análise concorrencial do ITJ01 deve considerar a integração vertical, a estrutura dos mercados relevantes e os cenários de concentração pós-leilão. Assim, a tutela concorrencial não deve se limitar a restrições estruturais genéricas, mas contemplar a posição singular da operadora transitória e o risco de conversão dessa vantagem temporária em posição permanente no ativo licitado. Nesse sentido, sugere-se alterar o item 12.1.9 para: (i) vedar que a atual operadora transitória do ITJ01, seu controlador, suas controladas ou empresas sob controle comum participem em consórcio com armadores, titulares de terminais de contêineres ou operadores portuários atuantes nos mercados

			relevantes considerados pela ANTAQ; (ii) condicionar eventual participação individual da atual operadora à demonstração de isonomia informacional, auditoria independente dos dados e inexistência de vantagem decorrente do contrato transitório; e (iii) prever manifestação concorrencial específica da ANTAQ e, quando cabível, do CADE antes da habilitação definitiva. Subsidiariamente, caso não seja adotada a restrição de participação, requer-se a imposição de salvaguardas reforçadas, incluindo segregação de equipes, vedação ao uso de informações não disponibilizadas no data room, certificação independente, disponibilização integral e simultânea dos dados produzidos no contrato transitório e possibilidade de desclassificação em caso de vantagem informacional indevida.
150	Minuta de Edital	Minuta de Edital – item 16.1	Da leitura do item 16.1, verifica-se que a Garantia de Proposta foi fixada em 0,5% do valor global estimado do Contrato (R$ 136.274.564,84). Essa redução decorre do item 5.2.3 do Acórdão nº 352/2026-ANTAQ, que reduziu a garantia originalmente prevista de 1% para 0,5%, revertendo a proposta original. Embora o art. 58, § 1º, da Lei nº 14.133/2021 autorize a exigência de garantia de proposta de até 1%, entende-se que, diante das características do empreendimento, a adoção desse percentual seria mais adequada aos riscos do certame. Trata-se de licitação para arrendamento portuário de elevada complexidade, envolvendo investimentos expressivos, relevante valor de arrendamento inicial, execução contratual de longo prazo e significativa repercussão para a continuidade e eficiência das operações do Porto Organizado de Itajaí. Nesse contexto, a Garantia de Proposta assegura a seriedade das ofertas e reduz o risco de desistência injustificada da licitante vencedora, evitando atrasos na contratação e prejuízos à Administração. A elevação da garantia para 1% mostra-se compatível com a dimensão econômica do empreendimento, com a necessidade de selecionar licitantes com capacidade econômico-financeira para executar o arrendamento e com a prática adotada em outros arrendamentos portuários recentes, nos quais a Garantia de Proposta foi fixada em 1% do valor do Contrato. Assim, sugere-se alterar o item 16.1 para fixar a Garantia de Proposta em 1% do valor global estimado do Contrato, percentual autorizado pela Lei nº 14.133/2021 e mais compatível com a dimensão, complexidade e relevância do empreendimento.
151	Minuta de Edital	Minuta de Edital – Item 20.5.1	A redação dos itens 20.5.1 e 20.5.2 merece aperfeiçoamento para assegurar maior segurança jurídica, uniformidade procedimental e adequada identificação dos responsáveis pela prática dos atos no âmbito do certame. Primeiramente, recomenda-se explicitar que o horário limite previsto no cronograma do item 26.1.1 aplica-se indistintamente às entregas física e digital, evitando dúvidas interpretativas quanto ao momento de encerramento do prazo para confirmação do envio eletrônico. Além disso, o item 20.5.1 permite que os Volumes 1 e 2 sejam entregues por qualquer portador, independentemente de credenciamento perante a B3 ou perante a Comissão de Licitação. Considerando a relevância dos documentos apresentados e os potenciais efeitos decorrentes da sua entrega, mostra-se mais adequado que essa atividade seja realizada exclusivamente por Participante Credenciada, previamente identificada e habilitada para atuar em nome da Proponente. Tal medida fortalece a cadeia de custódia da documentação, reduz riscos de extravio, equívocos de identificação ou questionamentos posteriores acerca da regularidade da entrega, além de conferir tratamento uniforme aos atos praticados durante o procedimento licitatório. Sugere-se: 20.5.1. No caso de entrega dos Volumes 1 e 2 em meio físico, os envelopes deverão ser entregues exclusivamente por Participante Credenciada regularmente constituída, vedada a entrega por portador sem poderes de representação. 20.5.2. (...) devendo o envio e a confirmação da entrega ser concluídos até o mesmo horário limite estabelecido no cronograma constante

			do item 26.1.1, aplicável tanto às entregas físicas quanto às entregas digitais.
152	Minuta de Edital	Minuta de Edital – item 27.2.2	O item 27.2.2 exige o pagamento integral da outorga antes da celebração do Contrato, em substituição à estrutura de pagamento prevista na Nota Técnica nº 133/2025 (item 8), que contemplava o pagamento inicial de 25% e o parcelamento do saldo em cinco parcelas anuais. Essa alteração decorre do item 5.2.2 do Acórdão nº 352/2026-ANTAQ, que determinou a quitação do valor de outorga em parcela única. A alteração não se ajusta ao faseamento do ITJ01. A disponibilização das áreas, os investimentos, a capacidade operacional e a geração de receitas ocorrerão gradualmente ao longo do Contrato, e o EVTEA estimou a capacidade de pagamento com base nesse fluxo de caixa. O pagamento integral concentra o desembolso antes da maturação do empreendimento. O próprio Ato Justificatório, no item 8, fundamentou o parcelamento como medida assegurada pelo art. 16, II, da Lei nº 12.815/2013, destinada a reduzir barreiras financeiras e ampliar a atratividade e a competitividade do empreendimento. A alteração determinada pelo Acórdão nº 352/2026-ANTAQ, ao reverter essa estrutura, não foi acompanhada de atualização da modelagem ou de estudo que demonstre a preservação desses objetivos. Sugere-se restabelecer o pagamento de 25% antes da celebração do Contrato e o parcelamento do saldo em cinco parcelas anuais.
153	Minuta de Edital	Minuta de Edital – item 27.2.4; Minuta de Contrato – Subcláusulas 9.2.5 e 9.2.5.1; Ato Justificatório – itens 12, 13, 14 e 15	Da leitura da Minuta de Edital, da Minuta de Contrato e do Ato Justificatório, verifica-se que parcela relevante do Valor de Arrendamento Inicial corresponde à compensação pelo desequilíbrio econômico-financeiro do contrato do antigo arrendatário, atualmente estimada em R$ 293.243.198,12, além de valores destinados ao ressarcimento de ativos existentes, à Autoridade Portuária de Santos – APS e às desapropriações. O reequilíbrio econômico-financeiro do contrato anterior decorre de relação jurídica distinta, envolvendo o Poder Concedente, a Autoridade Portuária e o antigo arrendatário, não decorrendo da futura exploração do ITJ01. Conforme reconhece a própria Nota Técnica nº 133/2025 (item 12.2), o Ato Justificatório estabelece que “este aporte não estabelece relação jurídica direta entre o futuro arrendatário e o antigo operador, tratando-se de obrigação pecuniária vinculada à assunção do ativo”. Ainda assim, sua transferência ao vencedor da licitação representa alocação de risco incompatível com os princípios da causalidade, da proporcionalidade e da adequada distribuição dos riscos contratuais. Além disso, reduz a atratividade do empreendimento, restringe o universo de potenciais participantes e pode comprometer a competitividade do leilão. Sugere-se, portanto, excluir o valor correspondente à compensação pelo desequilíbrio econômico-financeiro do contrato do antigo arrendatário das obrigações financeiras da futura arrendatária, permanecendo sua responsabilidade com o Poder Concedente ou a Autoridade Portuária, sem prejuízo dos mecanismos jurídicos cabíveis para sua liquidação. Subsidiariamente, caso se entenda pela manutenção dessa sistemática, sugere-se que: (i) seja disponibilizada memória de cálculo completa e documentação comprobatória do valor apurado; (ii) sejam identificados expressamente os beneficiários de cada parcela e o fundamento jurídico de cada obrigação; (iii) seja previsto mecanismo automático de revisão caso os valores venham a ser alterados por decisão administrativa, judicial ou arbitral; e (iv) seja assegurado o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato sempre que houver alteração dos valores efetivamente devidos.

154	Minuta de Edital	Minuta de Edital – item 27.2.4 Minuta de Contrato – Subcláusulas 7.1.2.1, 13.1.26 e 13.2.10	Os documentos da licitação não permitem reconciliar os valores que compõem o Valor de Arrendamento Inicial nem identificar com precisão os riscos atribuídos à futura Arrendatária. O Edital, a Minuta de Contrato e a Nota Técnica nº 8/2026 indicam Valor de Arrendamento Inicial de R$ 768.377.722,10, a ser pago em quatro parcelas. A apresentação da Audiência Pública nº 07/2026, contudo, discrimina valores destinados ao Reequilíbrio APM, à Indenização de Bens APM, ao Saldo Devedor APS, à Indenização JBS, à Valeport e às Áreas de Expansão, que totalizam R$ 747.515.811,23, sem esclarecer a origem da diferença ou a correspondência entre os componentes considerados em cada documento. Também não é possível reconciliar o montante de R$ 185.925.541,00, adotado como base para o compartilhamento das variações judiciais, com os R$ 258.127.963,88 atribuídos às desapropriações e à aquisição de áreas no Ato Justificatório e na Nota Técnica nº 8/2026. A ausência de segregação entre aquisição negociada, desapropriação judicial, desocupação e expansão impede verificar eventual sobreposição de pagamentos e a parcela do risco efetivamente atribuída à Arrendatária. A lacuna compromete a compreensão da modelagem econômico-financeira e a precificação isonômica das propostas, especialmente porque parte dos recursos se destina a terceiros ou depende de eventos futuros. Nesse sentido, sugere-se: (i) harmonizar os valores constantes do Edital, da Minuta de Contrato, do EVTEA, do Ato Justificatório, da Nota Técnica nº 8/2026 e da apresentação realizada na Audiência Pública nº 07/2026; (ii) disponibilizar memória de cálculo completa da remuneração inicial, discriminando, para cada imóvel e para cada componente (Reequilíbrio APM, indenizações, Valeport, Saldo Devedor APS, desapropriações e expansão de áreas), o beneficiário, fundamento jurídico, documento de suporte, critério de cálculo, data-base e índice de atualização; (iii) esclarecer a origem da diferença entre os montantes de R$ 768.377.722,10 e R$ 747.515.811,23; (iv) demonstrar a correspondência entre o montante de R$ 185.925.541,00 utilizado como referência para o compartilhamento de riscos e os valores efetivamente destinados às desapropriações e expansão de áreas; (v) ampliar a matriz de riscos para que o compartilhamento incida sobre todas as variações de custos não imputáveis à Arrendatária relacionadas à aquisição, desapropriação e desocupação das áreas necessárias ao empreendimento, independentemente de decorrerem de procedimento judicial ou extrajudicial, apurando-se eventual economia apenas após a efetiva disponibilização integral das áreas previstas na modelagem; e (vi) manter os recursos destinados a desapropriações, aquisição de áreas e outros eventos futuros em conta vinculada, com liberação condicionada à efetiva ocorrência do evento e previsão de restituição ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quanto aos valores não utilizados.
155	Minuta de Edital	Minuta de Edital – novo item (ou item 7.8)	A atual ocupante da área dispõe de acesso contínuo a informações operacionais, patrimoniais, ambientais e comerciais produzidas durante a execução do contrato transitório, incluindo dados relativos à produtividade, custos operacionais, estado de conservação dos ativos, intervenções de manutenção, consumo de utilidades, desempenho dos equipamentos, restrições operacionais, passivos identificados e demais elementos relevantes à elaboração da proposta econômica. Embora parte dessas informações esteja refletida no EVTEA e nos anexos do Edital, não há previsão assegurando que todos os elementos produzidos ou disponibilizados ao Poder Concedente durante a vigência do contrato transitório sejam igualmente disponibilizados aos demais interessados. A ausência dessa disciplina pode gerar assimetria informacional incompatível com os princípios da isonomia, transparência, competitividade e seleção da proposta mais vantajosa, além de contrariar os princípios expressamente previstos no art. 5º da Lei nº 14.133/2021, especialmente legalidade, impessoalidade, publicidade, eficiência e interesse público. Prever expressamente que

			todas as informações técnicas, operacionais, patrimoniais, ambientais e econômicas produzidas, recebidas ou utilizadas pelo Poder Concedente e pela Autoridade Portuária durante a execução do contrato transitório e relevantes para a formulação das propostas sejam disponibilizadas, simultaneamente e em igualdade de condições, a todos os interessados.
156	Minuta de Edital	Minuta de Edital e Minuta de Contrato – novo item sobre transição operacional	Da leitura conjunta do EVTEA, da Minuta de Edital e da Minuta de Contrato, verifica-se que os documentos reconhecem a existência de operação transitória, mas não estabelecem plano vinculante de transição com marcos, responsabilidades e consequências objetivas. Conforme esclarecido na Audiência Pública nº 07/2026-ANTAQ, o contrato transitório foi prorrogado até dezembro de 2027 e o cronograma do projeto foi estruturado para evitar nova descontinuidade operacional. A relevância atribuída ao tema na audiência demonstra que a transição não pode permanecer dependente de tratativas futuras entre a atual operadora, a Autoridade Portuária e a futura arrendatária. Sugere-se incluir anexo contratual específico de transição, contendo: (i) data de corte e cronograma detalhado; (ii) inventário físico e documental; (iii) regras de acesso antecipado e mobilização; (iv) transferência de sistemas, cadastros, licenças, contratos operacionais e dados; (v) tratamento dos trabalhadores e coordenação com OGMO e sindicatos; (vi) continuidade de serviços essenciais; (vii) obrigação de cooperação da atual operadora; (viii) mecanismos de solução rápida de controvérsias; e (ix) penalidades por atraso, retenção de informação ou obstrução da assunção.
157	Minuta de Edital	Minuta de Edital – Itens 16.7.2 e 16.7.3	Os itens 16.7.2 e 16.7.3 permitem a execução integral da Garantia de Proposta pela simples apresentação de documentos em desconformidade, sem distinguir entre fraude, dolo, vício insanável e erro sanável. A penalidade é automática e desproporcional, podendo incidir por falha meramente formal. O art. 64, § 1º, da Lei nº 14.133/2021 determina que falhas formais que não afetem a substância da proposta devem ser sanadas. O próprio item 23.3 do Edital reconhece a possibilidade de saneamento de “falhas na entrega ou defeitos formais”, criando contradição interna com as hipóteses de execução da garantia. Sugere-se alterar os itens 16.7.2 e 16.7.3 para limitar a execução da Garantia de Proposta às hipóteses de dolo, fraude ou desconformidade insanável que configure recusa tácita da Proponente em celebrar o Contrato, excluindo expressamente as hipóteses de erro sanável ou falha formal passível de diligência nos termos do art. 64, § 1º, da Lei nº 14.133/2021 e do item 23.3 do Edital.
158	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato – Subcláusulas 2.1.1 a 2.1.4, 2.3 e 2.3.1	Da leitura das cláusulas em referência, verifica-se que a Área do Arrendamento será disponibilizada em três etapas, iniciando-se com 196.311 m² e alcançando 295.315 m² apenas após a conclusão integral das obrigações de transição. Entretanto, a Subcláusula 2.3 estabelece que as dimensões e confrontações não vinculam o Poder Concedente e contém declaração antecipada de que a área “efetivamente disponível” será suficiente para todas as obrigações contratuais. A declaração é excessivamente ampla para empreendimento cuja capacidade, MME e investimentos foram dimensionados com base em áreas e fases determinadas. A disposição pode transferir à Arrendatária o risco de indisponibilidade física ou jurídica de área que depende de desocupações, desapropriações, atos da Autoridade Portuária e providências de terceiros. Tal alocação não se mostra compatível com o art. 103, § 1º, da Lei nº 14.133/2021, segundo o qual a matriz deve considerar a capacidade de cada parte para gerenciar o risco, nem com o art. 10, § 3º, da Resolução ANTAQ nº 85/2022, que exige correlação entre capacidade, MME, direitos e obrigações. Nesse sentido, sugere-se excluir a declaração genérica de suficiência e prever que diferenças materiais de área, atrasos na disponibilização ou restrições de uso não imputáveis à

			Arrendatária: (i) suspendam ou reduzam proporcionalmente a MME; (ii) prorroguem os prazos de investimento e desempenho; (iii) afastem sanções; e (iv) ensejem recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando houver impacto comprovado. Sugere-se também definir, para cada fase, o evento objetivo de disponibilização, a data-limite e o termo de entrega física e jurídica da área.
159	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato – Subcláusula 6.3	A Subcláusula 6.3 veda a transferência de controle societário e de titularidade até a conclusão dos investimentos mínimos, potencialmente no Ano 9 do contrato. A única exceção prevista é a insolvência iminente. Não há ressalvas para mecanismos de step-in por financiadores, reorganizações intragrupo ou execução de garantias fiduciárias. O art. 27-A da Lei nº 8.987/1995, aplicável por força da Subcláusula 1.4.2, prevê a possibilidade de assunção do controle pelos financiadores para reestruturação financeira. A Cláusula 22 da própria Minuta trata parcialmente do tema, mas a vedação ampla da Subcláusula 6.3 pode gerar dúvida interpretativa e elevar o risco percebido pelos financiadores, encarecendo o custo de capital do projeto. Sugere-se explicitar que a vedação da Subcláusula 6.3 não impede: (i) a assunção do controle por Financiadores e Garantidores nos termos da Cláusula 22 e do art. 27-A da Lei nº 8.987/1995; (ii) reorganizações societárias intragrupo que não alterem o controle final da SPE, desde que previamente comunicadas à ANTAQ; e (iii) a execução de garantias fiduciárias constituídas em favor dos Financiadores. Subsidiariamente, sugere-se reduzir o prazo de vedação para os investimentos da Fase 1 ou adotar gatilho percentual de cumprimento do CAPEX obrigatório.
160	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato – Subcláusula 7.1.1, v	A obrigação prevista na Subcláusula 7.1.1, v, não delimita a responsabilidade da Arrendatária por interferências, podendo alcançar interferências ocultas, supervenientes, implantadas por terceiros ou preexistentes à Data de Assunção. A redação ampla pode implicar exposição patrimonial ilimitada em áreas sobre as quais a Arrendatária não possui controle ou gestão. O princípio da causalidade e da limitação da responsabilidade contratual, lícitos ao contrato administrativo (art. 103, § 1º, Lei nº 14.133/2021), exige que a Arrendatária responda apenas por interferências decorrentes de seus próprios atos e dentro do escopo contratual. Sugere-se delimitar a responsabilidade da Arrendatária, limitando-a àquelas interferências: (i) que estejam identificadas ou razoavelmente identificáveis nos documentos da licitação; (ii) que decorram da execução de investimentos previstos no PBI aprovado; (iii) que se localizem exclusivamente dentro da Área do Arrendamento ou em áreas expressamente indicadas no Contrato. Para interferências fora dessas hipóteses, o risco deve ser alocado ao Poder Concedente, com direito a reequilíbrio econômico-financeiro.
161	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato – Subcláusulas 7.1.2 a 7.1.5	A Arrendatária suporta indenizações, custas e demais desembolsos relacionados às desapropriações, porém não controla a emissão das DUPs, a condução dos processos pela Autoridade Portuária, a imissão na posse ou as decisões judiciais. Não há prazos vinculantes para a Autoridade Portuária iniciar ou concluir as desapropriações, nem consequências objetivas por omissão ou atraso. O art. 103, § 1º, da Lei nº 14.133/2021 exige que a matriz de riscos considere a capacidade de cada parte para gerenciar o risco. A alocação viola esse princípio ao transferir risco cuja materialização depende de ato exclusivo do Poder Público. Sugere-se incluir: (i) prazo máximo para a Autoridade Portuária praticar os atos necessários ao início de cada desapropriação; (ii) consequências expressas para atraso não imputável à Arrendatária, incluindo suspensão da MME, dos prazos de investimento e dos indicadores de desempenho relativos à fase afetada; (iii) previsão de reequilíbrio automático caso os valores efetivos excedam as estimativas do EVTEA por razões alheias à estratégia de aquisição da Arrendatária; e (iv) obrigação de a Autoridade Portuária formalizar plano de desapropriações vinculante, com marcos e cronograma compatíveis com o faseamento contratual. O

			cronograma de investimentos é exclusivamente temporal, sem gatilhos de demanda. Caso a curva de ramp-up seja mais lenta que a projetada – hipótese reconhecida pelo próprio EVTEA ao prever ramp-up gradual de 30% a 100% da participação de mercado –, a Arrendatária será obrigada a executar CAPEX expressivo antes da geração de receita correspondente. Sugere-se incorporar gatilhos de demanda complementares aos marcos temporais, de modo que a obrigação de realizar os investimentos das Fases 2, 3 e 4 seja ativada pelo atingimento cumulativo de percentual definido da capacidade operacional disponível (por exemplo, 70% da capacidade da fase anterior), ou pelo transcurso do prazo fixo – o que ocorrer primeiro. A medida preserva o cronograma referencial, mas permite ajuste automático caso a maturação comercial do terminal seja mais lenta que a projetada.
162	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato – Subcláusula 7.1.6.3	O cronograma de investimentos é exclusivamente temporal, sem gatilhos de demanda. Caso a curva de ramp-up seja mais lenta que a projetada — hipótese reconhecida pelo próprio EVTEA ao prever ramp-up gradual de 30% a 100% da participação de mercado —, a Arrendatária será obrigada a executar CAPEX expressivo antes da geração de receita correspondente. Sugere-se incorporar gatilhos de demanda complementares aos marcos temporais, de modo que a obrigação de realizar os investimentos das Fases 2, 3 e 4 seja ativada pelo atingimento cumulativo de percentual definido da capacidade operacional disponível (por exemplo, 70% da capacidade da fase anterior), ou pelo transcurso do prazo fixo — o que ocorrer primeiro. A medida preserva o cronograma referencial, mas permite ajuste automático caso a maturação comercial do terminal seja mais lenta que a projetada.
163	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato – Subcláusula 9.2.3.1	Da leitura da Subcláusula 9.2.3.1, entende-se que a insuficiência de movimentação produz obrigação financeira automática, independentemente da causa. A regra não distingue risco comercial ordinário de eventos relacionados à indisponibilidade de área, berços ou acessos, atraso de licenças, obras públicas, atos da Autoridade Portuária, restrições do canal, força maior, paralisações de terceiros ou execução de investimentos em terminal operacional. Embora a MME possa funcionar como remuneração mínima e incentivo à utilização eficiente do ativo, sua aplicação automática a eventos não controláveis desloca à Arrendatária riscos que devem ser alocados segundo a capacidade de gestão, nos termos do art. 103, § 1º, da Lei nº 14.133/2021. Além disso, a obrigação pode se acumular com fiscalização, multas e extinção, sem regra de proporcionalidade ou vedação ao bis in idem. Nesse sentido, sugere-se incluir causas expressas de exclusão da Movimentação Efetivamente Contabilizada e de suspensão ou redução proporcional da MME, abrangendo eventos cuja responsabilidade seja do Poder Concedente, da Autoridade Portuária ou de terceiros, bem como caso fortuito e força maior. Sugere-se ainda prever período de cura, nexo causal e regra que impeça a aplicação cumulativa de pagamento compensatório e sanção pela mesma insuficiência, salvo conduta autônoma, culpável e devidamente motivada.
164	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato – Subcláusulas 13.1.20, 13.1.24 e 13.2.5	A Subcláusula 13.1.20 aloca à Arrendatária o risco de atraso na obtenção de licenças quando não houver prazo máximo legal para sua emissão. Já a Subcláusula 13.2.5 atribui ao Poder Concedente apenas o atraso decorrente de inexistência ou cassação das licenças do Porto Organizado. Assim, atrasos rotineiros de órgãos ambientais (IBAMA, IMA) que não se enquadrem na hipótese 13.2.5 permanecem como risco integral da Arrendatária. O EVTEA (Seção F) já identificou incerteza quanto à competência do licenciamento ambiental, inclusive possível migração para o IBAMA. A ausência de prazo legal para emissão de licenças não pode justificar a transferência integral do risco ao particular, que não tem poder para compelir a Administração. Sugere-se acrescentar à matriz de riscos causa de exclusão específica para atrasos no licenciamento ambiental superiores ao prazo informado pelo órgão competente no Termo de Referência ou, na sua

			ausência, superiores a 180 dias contados do protocolo do requerimento completo, sem culpa da Arrendatária. Nesses casos, os prazos de investimento, a MME e os indicadores de desempenho devem ser suspensos ou proporcionalmente ajustados, sem aplicação de penalidades.
165	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato – Subcláusulas 17.3 a 17.3.2	Da leitura das cláusulas, entende-se que a ANTAQ poderá comparar a movimentação do ITJ01 com instalações sob controle direto ou indireto da Arrendatária ou de empresas de seu grupo econômico. O texto não define os critérios de comparabilidade, o período analisado, as diferenças de mercado, capacidade, perfil de carga, contratos, restrições operacionais e condições concorrenciais que deverão ser consideradas. A utilização de dados de outras instalações pode exigir acesso a informações comerciais sensíveis, inclusive volumes por cliente, contratos com armadores, preços, estratégia de rede e dados de empresas juridicamente distintas. A ausência de salvaguardas expressas pode produzir risco concorrencial e probatório, além de conclusões inadequadas sobre “subutilização injustificada”. Conforme apresentado pela ANTAQ durante a Audiência Pública nº 07/2026, a modelagem do empreendimento foi construída a partir de premissas de mercado baseadas em receitas médias observadas nos principais terminais de contêineres do país e prevê expansão gradual da capacidade operacional, alcançando aproximadamente 1,55 milhão de TEU apenas ao final do faseamento do empreendimento. Tais informações, embora apresentadas na Audiência Pública e não incorporadas expressamente às minutas, evidenciam que a captura de demanda e o atingimento da capacidade projetada dependem da maturação do terminal, da implementação das fases de expansão, da disponibilização das áreas e das condições concorrenciais do mercado. Nesse contexto, diferenças de movimentação entre o ITJ01 e outros terminais do mesmo grupo econômico podem decorrer de fatores econômicos, comerciais e operacionais legítimos – tais como perfil das cargas, contratos com armadores, estágio de desenvolvimento do empreendimento, disponibilidade da infraestrutura e estratégias comerciais – não sendo suficientes, por si só, para caracterizar subutilização injustificada ou desvio artificial de cargas. Nesse sentido, sugere-se: (i) estabelecer critérios objetivos e previamente conhecidos para a comparação; (ii) limitar os dados ao estritamente necessário; (iii) garantir tratamento confidencial e acesso restrito; (iv) assegurar contraditório técnico antes de qualquer conclusão ou sanção; (v) exigir demonstração de nexo causal e conduta imputável à Arrendatária; e (vi) esclarecer que decisões comerciais legítimas de empresas do grupo não constituem, por si só, desvio de carga ou subutilização. A alteração preserva a fiscalização da ANTAQ e reduz o risco de divulgação ou uso indevido de informações concorrencialmente sensíveis.
166	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato – Subcláusulas 20.1 a 20.1.2	Da leitura das cláusulas, verifica-se que a Arrendatária deverá integralizar aproximadamente R$ 533,16 milhões até o TAP, embora os investimentos mínimos sejam executados de forma faseada até o Ano 9. A exigência se soma à outorga integral, aos pagamentos iniciais e à Garantia de Proposta, concentrando recursos próprios antes da geração de caixa do empreendimento. A Audiência Pública nº 03/2024 recebeu contribuição específica para escalonamento do capital social conforme as fases do CAPEX. O fundamento é ainda mais pertinente no ITJ01, cuja área e investimentos são expressamente faseados. A integralização integral antecipada pode elevar o custo de capital, limitar a alavancagem e reduzir a competitividade, sem demonstração de que todo o montante será necessário desde a assunção. Nesse sentido, sugere-se manter a subscrição do capital mínimo, mas escalonar a integralização em marcos compatíveis com o cronograma físico-financeiro, por exemplo: parcela inicial antes do Contrato, parcela adicional no TAP e saldo proporcional antes de cada fase de investimentos. O Contrato poderá exigir manutenção de patrimônio líquido mínimo, compromissos firmes de equity e reforço em caso de descumprimento. A

			solução preserva a segurança da execução e harmoniza a obrigação com os princípios de proporcionalidade, planejamento e competitividade da Lei nº 14.133/2021.
167	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato – Subcláusula 15.2 e Apêndice 2	Da leitura da Subcláusula 15.2 e do Apêndice 2, verifica-se que a Arrendatária assume os bens “no estado em que se encontram e por sua conta e risco”, enquanto a lista definitiva de bens e ativos permanece sem preenchimento na minuta. Não foram disponibilizados inventário contratual definitivo, laudos de conservação, titularidade, reversibilidade, capacidade, ônus e distinção entre bens indenizáveis, reversíveis e pertencentes a operadores anteriores. Em projeto brownfield, a cláusula genérica não deve substituir informação mínima necessária à precificação e à definição de responsabilidades por vícios preexistentes. O art. 5º da Lei nº 14.133/2021 exige planejamento, transparência e segurança jurídica, e a Resolução ANTAQ nº 85/2022 exige análise técnica do empreendimento. Nesse sentido, sugere-se disponibilizar, antes da licitação, inventário vinculante com identificação, titularidade, localização, estado de conservação, vida útil, capacidade, laudos, ônus, valor de indenização e responsabilidade por remoção ou reparo. Sugere-se limitar a assunção de risco a vícios aparentes e razoavelmente identificáveis, permanecendo com o Poder Concedente os vícios ocultos, divergências materiais do inventário e passivos de titularidade. O TAP deverá permitir ressalvas técnicas e registrar bens indisponíveis ou inadequados, com ajuste de prazos e equilíbrio econômico-financeiro.
168	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Da comparação das Seções C e F do EVTEA, verifica-se divergência de 104 m² na área total da fase definitiva: a Seção C adota 295.315 m², enquanto a Seção F indica 295.211 m². A Minuta de Contrato e a Minuta de Edital adotam 295.315 m². Embora a diferença numérica seja limitada em relação à área total, a inconsistência pode refletir versões distintas da poligonal e produzir repercussões sobre licenciamento ambiental, delimitação de responsabilidades, inventário de bens, projetos executivos, custos e utilização de áreas comuns. Em licitação de longo prazo, a identificação precisa do bem público objeto do arrendamento constitui pressuposto de transparência, planejamento e segurança jurídica, nos termos do art. 5º da Lei nº 14.133/2021 e do art. 3º da Resolução ANTAQ nº 85/2022. Nesse sentido, sugere-se confirmar qual é a metragem e a poligonal oficiais do ITJ01, retificar a Seção F e todos os documentos correlatos, e disponibilizar uma planta única, georreferenciada e vinculante, com indicação das áreas por fase, coordenadas, confrontações, situação possessória e interfaces com áreas públicas e de terceiros.
169	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Da leitura das Seções B e C do EVTEA, entende-se que a capacidade operacional do terminal será ampliada gradualmente ao longo de quatro estágios operacionais (Fase 1, Fase 2, Fase 3 e fase definitiva), em razão da implantação progressiva dos investimentos previstos para o empreendimento. Entretanto, o EVTEA não demonstra expressamente que a Movimentação Mínima Exigida (MME) foi calibrada considerando essa evolução da capacidade operacional. O estudo informa que a métrica incorpora premissas de capacidade estática e giro de estoque, mas não demonstra de forma suficientemente explícita como a série anual de MME foi compatibilizada com: (i) a área efetivamente disponível em cada fase; (ii) as obras em terminal brownfield; (iii) a aprovação do PBI e dos projetos; (iv) o licenciamento; (v) a disponibilidade dos berços e do canal; e (vi) a entrada escalonada dos equipamentos. Nesse sentido, merece destaque que, durante a Audiência Pública nº 07/2026, a ANTAQ apresentou que a capacidade operacional do empreendimento evoluirá de forma gradual, alcançando aproximadamente 1,55 milhão de TEU apenas na fase definitiva de implantação, após sucessivas ampliações de capacidade decorrentes do faseamento do projeto. Essa apresentação reforça que a captura da demanda e o desempenho operacional esperado dependem diretamente da

			implementação progressiva das obras, da disponibilização das áreas e da entrada em operação da infraestrutura prevista para cada fase, circunstâncias que deveriam estar refletidas de forma clara na metodologia de cálculo da MME. A Resolução ANTAQ nº 85/2022 exige que os cenários de demanda fundamentem a movimentação mínima e que, quando a capacidade ou produtividade for afetada, sejam ajustados a MME e os demais parâmetros, preservando a correlação entre direitos e obrigações. Nesse sentido, para conferir maior transparência e segurança à modelagem, sugere-se esclarecer expressamente que a MME foi dimensionada considerando a capacidade operacional efetivamente disponível em cada etapa de implantação do empreendimento ou, alternativamente, prever tratamento específico para a MME durante o período de transição até a configuração definitiva do terminal.
170	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Da leitura do EVTEA, entende-se que a ampliação da capacidade operacional do terminal pressupõe a implementação da futura concessão do canal de acesso, incluindo a dragagem para -16 m DHN, permitindo a operação de embarcações de maior porte. Entretanto, o estudo não apresenta análise dos impactos decorrentes de eventual atraso ou não implementação dessas intervenções. Todavia, os documentos da licitação não estabelecem de forma expressa quais serão as condições náuticas mínimas asseguradas à Arrendatária na Data de Assunção, tampouco definem o nível de serviço esperado para o canal de acesso, a responsabilidade pela manutenção das profundidades operacionais ou as consequências contratuais decorrentes de eventual redução do calado disponível. A ausência dessas definições transfere à futura Arrendatária risco relacionado à infraestrutura pública de acesso aquaviário, cuja gestão não se encontra sob sua esfera de atuação. Nesse sentido, para conferir maior previsibilidade à alocação de riscos do projeto, sugere-se esclarecer de que forma eventual atraso na concessão do canal de acesso ou na execução da dragagem será tratado contratualmente, especialmente quanto às obrigações da futura arrendatária e à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
171	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		Da leitura da Seção F, verifica-se que a licença ambiental diretamente relacionada à área anteriormente operada pela APM Terminals venceu em setembro de 2025, sem que o EVTEA tenha localizado pedido de renovação. O estudo conclui que a atividade estaria regularizada apenas porque a operação não foi interrompida, mas não apresenta ato do órgão ambiental que confirme a validade, prorrogação, renovação ou regime de continuidade da licença. A premissa é material para o início das operações, para a transferência de titularidade e para a matriz de riscos. A simples continuidade fática da operação não substitui comprovação documental da regularidade ambiental. A Audiência Pública nº 03/2024 também recebeu contribuição para atualização das informações de licenciamento, dada a defasagem temporal dos estudos. Nesse sentido, sugere-se atualizar integralmente a Seção F antes da publicação do Edital, anexando: (i) licenças vigentes e respectivos pedidos de renovação; (ii) condicionantes e situação de cumprimento; (iii) manifestação do IMA, INIS e, quando aplicável, IBAMA; (iv) titularidade e procedimento de transferência; e (v) consequências contratuais caso a licença não esteja válida na Data de Assunção. Sugere-se que a regularidade das licenças indispensáveis à continuidade operacional constitua condição precedente de assunção, sob responsabilidade do Poder Concedente ou da Autoridade Portuária.
172	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato, EVTEA, Seção B	A Cláusula 7.1.6.1 da Minuta de Contrato fixa, para a carga conteinerizada, Movimentação Mínima Exigida crescente ao longo dos vinte e cinco anos do arrendamento, verificada ano a ano segundo os volumes movimentados por embarcações atracadas no Porto Organizado em operações que utilizem o Arrendamento. A origem do parâmetro está na Seção B do Estudo de Viabilidade, cuja página 14 registra o emprego das

			projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Itajaí de 2018, com interpolação das estimativas quinquenais de modo a alcançar todo o período contratual de 2028 a 2052. Já a parcela de demanda destinada ao ITJ01 decorre da divisão das capacidades instaladas e futuras entre os terminais do complexo, critério que torna o volume conferido a cada unidade diretamente proporcional à capacidade que o modelo lhe reconhece. A questão que se traz ao Poder Concedente está no recorte da tabela de participação de mercado da página 19, que relaciona como integrantes do Mercado Relevante apenas o ITJ01 e a Portonave. O Porto Itapoá é deixado de fora, ainda que se trate de terminal situado na mesma área de influência regional, disputante das mesmas cargas conteinerizadas. Registre-se que o estudo concorrencial elaborado em fases pretéritas da estruturação deste mesmo arrendamento arrolava o Itapoá no Mercado Relevante de contêineres, ao lado de Itajaí e da Portonave; retirá-lo na versão submetida à consulta representa, pois, alteração de premissa concorrencial diante do próprio histórico do processo. Como o denominador do rateio de capacidades é o que define a fatia residual do terminal, desconsiderar competidor efetivo da área de influência superestima a participação de mercado do ITJ01 e, sucessivamente, a demanda projetada e a própria Movimentação Mínima Exigida da Cláusula 7.1.6.1. Daí resulta meta contratual dissociada da carga efetivamente contestável pelo terminal, uma vez que parcela expressiva desses volumes tende a ser absorvida pelos demais terminais que operam na região. Requer-se, por isso: (i) que se esclareça se e de que forma a capacidade do Porto Itapoá foi levada em conta na região de influência do complexo de Itajaí, na definição da área de influência e no rateio de capacidades da Seção B; (ii) caso não tenham sido, que se apresentem as razões técnicas para excluir competidor direto da área de influência, sobretudo porque ele integrava o Mercado Relevante em versões precedentes do estudo concorrencial; e (iii) que a Movimentação Mínima Exigida da Cláusula 7.1.6.1 seja revista após a atualização dessas premissas, de modo que o patamar cobrado corresponda à contestabilidade real da carga conteinerizada na região Sul.
173	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Para a Portonave, a Tabela 12 da Seção B do Estudo de Viabilidade, na página 19, registra capacidade aquaviária dinâmica de 1,88 milhão de TEU entre 2027 e 2030 e de 1,82 milhão de TEU entre 2031 e 2052, ou seja, cerca de 1,8 milhão de TEU como referência para esse competidor durante quase toda a vigência do contrato. Surpreende que a série seja regressiva: a partir de 2031 a capacidade do terminal recua em relação ao quinquênio anterior, sem que o estudo apresente fundamento técnico para que instalação em plena operação e em processo de ampliação venha a perder capacidade com o tempo. O que se extrai das informações públicas de mercado é o oposto. Concluída em 2026 com investimento da ordem de R$ 2 bilhões, a ampliação física da Portonave eleva sua capacidade a cerca de 2 milhões de TEU por ano já a partir de 2027, portanto acima do número incorporado à modelagem. Somam-se a esse quadro a ampliação do pátio, o interesse manifestado em novas expansões e a chegada, neste ano, de RTGs elétricos adicionais e de novos STS aptos a operar embarcações de até 400 metros de comprimento. Todos esses fatores apontam para aumento, e não para redução, da capacidade dinâmica do terminal no horizonte contratual. E, como a Seção B distribui a movimentação do complexo proporcionalmente à capacidade atribuída a cada terminal, subdimensionar a Portonave reduz aritmeticamente a participação desse competidor e transfere a diferença ao ITJ01, elevando a demanda projetada para o terminal arrendado e, por consequência, a Movimentação Mínima Exigida imposta ao futuro arrendatário. Solicita-se, diante disso, que sejam explicitados os fundamentos da capacidade de 1,8 milhão de TEU conferida à Portonave na Tabela 12 e as razões técnicas de sua trajetória decrescente, e que essa premissa passe a 2 milhões de TEU, compatibilizando-a com a ampliação

			amplamente divulgada e com os investimentos já realizados em pátio e em equipamentos de cais, mantida a coerência interna do método de divisão de capacidades que serve de base à projeção de demanda do ITJ01.
174	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato, Cláusula 7.1.6.2; p. 20; EVTEA Seção C	Para os contêineres, a Cláusula 7.1.6.2 da Minuta de Contrato impõe Prancha Média Geral de 95 unidades por hora a partir da Fase 4, isto é, do Ano 9 até o encerramento do contrato. Segundo a base técnica do Estudo de Engenharia, o número decorre de 4 STS operando, cada um, a 32,5 unidades por hora, o que totaliza 130 unidades por hora de produtividade operacional conjunta, depois reduzidas às 95 unidades por hora de Prancha Média Geral mediante desconto dos tempos não operacionais da atracação. A experiência operacional recente da própria região indica que esse patamar pode não ser atingível. Enquanto executava obras em 2 de seus 3 berços, a Portonave concentrou de 5 a 6 STS em um único berço, arranjo de equipamentos mais robusto do que a base de 4 STS prevista para o ITJ01, e ainda assim alcançou Prancha Média Geral de 85 a 90 unidades por hora. Reconhece-se que os STS destinados ao novo terminal possuem capacidade nominal um pouco maior que a de parte dos equipamentos atualmente instalados na Portonave; sucede que esse terminal igualmente dispõe de STS de grande porte, capazes de atender navios de maiores dimensões, de modo que as configurações se mostram comparáveis para fins de aferição de produtividade. O cotejo com o Porto de Santos, maior complexo portuário brasileiro, conduz à mesma conclusão. Segundo os dados da ANTAQ, a média dos últimos cinco anos da prancha anual dos terminais daquele porto fica entre 50 e 55 movimentos por hora. Uma vez que a Cláusula 7.1.6.2 fixa a meta na mesma unidade, o que se exige do ITJ01 supera em 73% a 90% o patamar observado em Santos. Some-se que o ITJ01 não será terminal especializado em contêineres. A Cláusula 7.1.6.1 impõe, ao mesmo tempo, movimentação mínima de 62.998 toneladas anuais de carga geral, com prancha específica de 156 toneladas por hora, e a Seção C admite que, na fase definitiva, o berço será compartilhado entre os dois perfis de carga. Manter a operação de carga geral no mesmo cais rebaixa a produtividade média de contêineres, pois obriga à troca de equipamento, à reconfiguração da frente de serviço e à ocupação de berço por navios de consignação reduzida. Como os parâmetros de Santos e da Portonave dizem respeito a terminais dedicados, a comparação já se faz em condições mais favoráveis ao parâmetro adotado no EVTEA. Por último, o cálculo pressupõe ganho rigorosamente linear com a adição de portêineres, ao multiplicar 4 STS por 32,5 unidades por hora e chegar a 130 unidades por hora de prancha operacional, sem qualquer abatimento. A produtividade, todavia, não se comporta assim: um terminal com 2 portêineres não movimenta a metade do que movimenta um terminal com 4, porque operar várias lanças simultaneamente sobre o mesmo navio gera interferência entre equipamentos, limita o acesso a células e porões e obriga ao compartilhamento do sistema de transporte horizontal e do pátio, com queda da produtividade individual conforme aumenta a intensidade de equipamentos por atracação. O material submetido à consulta não permite identificar qual fator de interferência foi adotado no cálculo da capacidade à medida que se acrescentam portêineres, nem em que proporção a produtividade unitária de 32,5 unidades por hora foi reduzida em função do número de equipamentos alocados por navio. Requer-se, portanto: (i) a revisão da meta de Prancha Média Geral da Fase 4 e das metas das fases precedentes, ajustando-as à produtividade efetivamente observada em terminais comparáveis, tanto da região quanto de outros portos; (ii) que a fixação da meta leve em conta, de modo expresso, a coexistência obrigatória da operação de carga geral no mesmo cais, com o correspondente abatimento de produtividade; e (iii) a consequente revisão da capacidade dinâmica do sistema de embarque e desembarque, atualmente calculada em 1.550 mil TEU com base na prancha de 95 unidades por hora, com o respectivo ajuste da

			capacidade atribuída ao ITJ01 no rateio da Seção B, da demanda micro e da MME.
175	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.X- Obrigatoriedade de novos estudos para expansão do Porto Público A história do Porto de Itajaí demonstra sucessivas limitações de área. Desde sua fundação, praticamente todas as expansões ocorreram mediante aquisição ou incorporação de novas áreas. Assim, propõe-se que o edital determine que o concessionário financie estudos destinados à identificação de áreas aptas à futura expansão do Porto Organizado, especialmente destinadas à movimentação de cargas gerais e sua aquisição dentro do prazo de 06 (seis) anos.
176	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.X - Novo Terminal Público de Carga Geral O edital já estabelece movimentação mínima anual de aproximadamente 63 mil toneladas de carga geral, reconhecendo a importância desse segmento. Entretanto, seria recomendável prever também mecanismos voltados ao crescimento dessa atividade. Assim, propõe-se que o contrato estabeleça obrigação de realização de estudos destinados à implantação de novo terminal público especializado em carga geral, mediante futuro arrendamento público. Essa medida fortalece a diversificação da matriz operacional do Porto de Itajaí.
177	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.X - Compensação decorrente da operação de cruzeiros O edital estabelece a obrigação de operação de navios de passageiros durante os primeiros anos da concessão. Caso a atracação desses navios implique indisponibilidade de berços para movimentação de cargas ou reduza a capacidade operacional do terminal, deverão ser adotadas medidas compensatórias voltadas aos trabalhadores cuja remuneração dependa da movimentação de cargas. A atividade turística representa relevante interesse público, porém seus custos operacionais não devem ser suportados exclusivamente pelos trabalhadores portuários.
178	Minuta de Edital	9.1	9.1 – Poderão participar do leilão, nos termos deste Edital, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em consórcio. O desastroso processo de desestatização que passou o Porto de Itajaí, que resultou em sua derrocada, teve interferência direta do então Secretário de Portos Diogo Piloni, o qual iniciou um malfado processo e não o finalizou. Como se sabe, o ex-Secretário de Portos Diogo Piloni, antes de encerrado o processo se desligou da SNPTA e passou para a diretoria da TIL, acionista da empresa Portonave, posterior, passou a ser diretora da própria Portonave. Não foi por coincidência, que com a “quebra” do porto de Itajaí a maior beneficiada foi a Portonave, pois além de herdar linhas que aqui operavam, já tinha em seu cronograma a paralização de 50% de sua área para a realização de obras necessárias. A falta de um armador competitivo em sua margem oposta, beneficiou e propiciou o início das obras da empresa em que o ex-secretário passou a ser diretor, mitigando os danos, por exemplo, alteração de linhas de contêineres. Tal fato, a interferência direta do ex-Secretário Diogo Piloni no porto de Itajaí, inclusive foi objeto de uma CPI da Cidade, que apontou tais interferências e requereu ao Ministério Público as devidas providências. Até onde se sabe, o ex-Secretário ainda continua a trabalhar na iniciativa privada na TIL, acionista da Portonave. Tendo em vista que os atuais estudos deste processo de licitação tiveram como base os estudos da EPL, realizados na gestão do ex-Secretário Diogo Piloni, solicita-se a expressão proibição da empresa MSC, ou qualquer outra componente de seu grupo, de participar da licitação.
179	Minuta de Contrato	7.1	7.1 – xxi - Permitir, em caráter excepcional e mediante remuneração, a utilização por terceiros das Instalações Portuárias e equipamentos arrendados, bem como o direito de passagem outorgado a terceiros, na forma em que dispuser a

			regulamentação; JUSTIFICATIVA O inciso XXI das obrigações da arrendatária outorga-lhe direito de operar de forma exclusiva no terminal, e somente em caráter excepcional permitir que outro operador atraia carga ao porto. A rigidez desta exclusividade irá impossibilitar de haver movimentação de carga geral no porto de Itajaí indo de encontro ao próprio certame que estabelece uma movimentação mínima de carga geral. Ainda, fale pontuar que há falta de clareza acerca das situações que serão entendidas como excepcionais, devendo haver um detalhamento acerca das excepcionalidades. Assim sendo, sugerimos que tenha uma descrição das situações, sugerindo por exemplo que seja obrigatório que a arrendatária permita que, mediante o pagamento de outros operadores seja autorizado a movimentação de carga geral no terminal. Assim, apresentamos a sugestão de alteração do inciso, para que passe a contar: XXI - Permitir mediante remuneração, a utilização por terceiros das Instalações Portuárias e equipamentos arrendados, bem como o direito de passagem outorgado a terceiros, na forma em que dispuser a regulamentação;
180	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Necessidade de Proteção ao Desiquilíbrio Sócio econômico da Cidade de Itajaí Se o concessionário vencedor for controlador de dois ou mais principais terminais da região, existe risco de migração de serviços, empregos e investimentos para apenas um dos terminais, afetando significativamente a economia local. Defesa do Porto Organizado Um concessionário que já possua um grande terminal privado poderá ter incentivo econômico para: • priorizar investimentos no terminal privado; • reduzir competitividade do porto público; • deslocar cargas; • utilizar estratégias comerciais integradas. Esse potencial conflito de interesses merece ser analisado na modelagem da concessão. Não significa que isso ocorrerá, mas é um risco regulatório que pode justificar salvaguardas no edital. Defesa da arrecadação pública Exemplo claro é a Portonave sendo a vencedora e a carga frigorificada sendo a de maior valor agregado e geradora de impostos na sua organização comercial e negocial acaba priorizando as movimentações na margem da cidade de navegantes e não deixando de movimentar contêineres cheios na margem de Itajaí, todavia pelo valor agregado das mercadorias isso impactará na cidade de Itajaí em: • ISS; • ICMS; • empregos; • cadeia logística; • arrecadação municipal; Uma concessão dessa dimensão deveria vir acompanhada de estudo concorrencial e de impacto econômico regional. Proposta Sugere-se a inclusão de dispositivo estabelecendo que: "A habilitação de empresas que já detenham controle direto ou indireto de terminais de contêineres localizados na mesma região hidrográfica deverá ser precedida de estudo específico de impacto concorrencial, podendo a Administração Pública estabelecer condicionantes ou restrições destinadas à preservação da livre concorrência, da competitividade regional e do interesse público."
181	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Para a fase definitiva, o it. 2.3.5 da Seç. C estabelece tempo médio de permanência das cargas no terminal de 5,50 dias, esclarecendo que o parâmetro resultou “por meio da média calculada com base nos resultados atuais e na projeção da melhoria contínua extraídos de estudos desenvolvido [sic] pela Receita Federal”. A própria fonte invocada aponta, para o recinto marítimo, permanência de 9,7 dias. Adota-se, pois, parâmetro 43,3% menor, sendo a diferença creditada a uma “projeção da melhoria contínua”. O Estudo não aponta medida concreta que produza esse ganho. Esse ganho não é integralmente alcançável apenas com planejamento e investimentos da concessionária. Portêineres, transtêineres e conjuntos trator-reboque governam a velocidade de deslocamento entre o navio e a pilha, mas não o tempo de permanência na pilha. Este depende da frequência e regularidade das escalas, que determinam a antecedência do recebimento da carga de exportação para formação do pré-stacking, necessidade admitida no it. 2.3.4 da Seç. C ao justificar as tomadas reefer, e do comportamento de terceiros

			na retirada da carga de importação, a cargo do consignatário, do transportador e dos órgãos anuentes. São variáveis fora do controle do arrendatário e insensíveis à aquisição de equipamentos de pátio ou cais. Cobra-se capacidade calculada sobre desempenho que o arrendatário não dispõe de meios para produzir. A verificação empírica confirma o patamar da fonte. Dividindo-se a movimentação dos últimos exercícios pela capacidade estática instalada dos terminais de contêineres da região Sul (Itapoá, Itajaí e Portonave), a permanência média fica em torno de 9 dias, e não 5,50. Trata-se do patamar corrente em terminais que já contam com gates automatizados, sistemas de agendamento e de gerenciamento de terminal, o que revela que o ganho pretendido no EVTEA não advém dessas ferramentas, já refletidas no patamar observado. As consequências atingem o núcleo das obrigações contratuais. Refeito o cálculo da capacidade dinâmica de armazenagem com permanência de 9 dias e preservados os demais parâmetros, o giro cai de 66 para 40,56 ciclos e a capacidade, de 1.590 mil para cerca de 971 mil TEU, redução de 38,9%. Com 9,7 dias, fica em aprox. 901 mil TEU. Em ambos os cenários, a armazenagem se torna o gargalo vinculante, no lugar da capacidade aquaviária de 1.550 mil TEU, com três efeitos: diminui a capacidade do ITJ01 no rateio da Tab. 12 da Seç. B e sua participação potencial de mercado; diminui, proporcionalmente, a demanda micro, produto dessa participação pela demanda macro; e diminui a MME da Cl. 7.1.6.1, correspondente à demanda micro reduzida em 9,80%. A premissa de permanência sustenta a capacidade declarada, a participação atribuída e a meta contratual imposta ao arrendatário, sob pena de pagamento do Valor do Arrendamento Variável sobre carga não movimentada. Requer-se: (i) a explicitação da memória de cálculo da permanência de 5,50 dias, discriminando e quantificando cada iniciativa da “projeção da melhoria contínua” responsável pela redução de 43,3% em relação aos 9,7 dias apurados pela fonte, com demonstração de cada ganho; (ii) a substituição da premissa por parâmetro aderente à permanência verificada nos terminais de contêineres da área de influência, apurada pela relação entre movimentação e capacidade estática instalada; e (iii) o recálculo da capacidade dinâmica de armazenagem e da capacidade total do terminal, revendo-se a capacidade atribuída ao ITJ01 no rateio da Seç. B, a demanda micro, os parâmetros de capacidade por fase da Cl. 7.1.6.2 e a MME da Cl. 7.1.6.1.
182	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		No cálculo da capacidade dinâmica de armazenagem, o item 2.3.5 da Seção C adota "índice de utilização de pátio de 90% para atender fator de pico mensal em relação à média anual", aplicando-o cumulativamente ao grau de empilhamento de 86%. Em termos operacionais, a premissa afirma que o pátio funcionará, em média, com 90% de sua capacidade ocupada, restando apenas 10% de folga para absorver a diferença entre o mês de pico e a média anual. O equivalente é um fator de pico mensal de 1,11, patamar sem respaldo na prática de dimensionamento de terminais de contêineres. A literatura e a prática de consultoria especializada são convergentes ao apontar que ocupação de pátio superior à faixa de 80% a 85% deteriora de forma acentuada a capacidade de atendimento aos equipamentos de cais, já que a densidade elevada multiplica as remoções improdutivas exigidas para alcançar a unidade desejada, elevando o tempo de ciclo do equipamento de pátio e derrubando a prancha do navio. Por isso o dimensionamento habitual adota índice de utilização da ordem de 80%, correspondente a fator de pico de 1,25, o que preserva folga para a sazonalidade, para janelas de atracação concentradas e para acúmulos decorrentes de omissão de escala. Solicita-se, dessa forma: (i) a apresentação da memória de cálculo que dá suporte ao índice de utilização de pátio de 90%, demonstrando-se o fator de pico mensal efetivamente verificado na movimentação do Complexo Portuário de Itajaí; (ii) a troca do índice por parâmetro compatível com a prática de dimensionamento de terminais de contêineres, da ordem de 80%, equivalente a fator de pico de 1,25, consideradas a sazonalidade da carga refrigerada e as

			restrições do acesso aquaviário; (iii) o recálculo da capacidade dinâmica de armazenagem e a consequente revisão da capacidade atribuída ao ITJ01 no rateio da Seção B, da demanda micro e da Movimentação Mínima Exigida; e (iv) o ajuste dos parâmetros de capacidade dinâmica por fase da Cláusula 7.1.6.2 em coerência com o novo índice.
183	Minuta de Contrato	Estudo de Viabilidade, Seção F, Item 5.2.2;; Minuta de Contrato, Cl. 12.7, 13.1.20 e 12.1	A modelagem econômico-financeira aplica receita unitária única de R$ 914,31 por TEU à totalidade da movimentação projetada, sem qualquer segregação por tipo de contêiner. A premissa desconsidera o perfil de carga do terminal e, por essa via, subestima a receita bruta do empreendimento. A Cláusula 7.1.6.3, item i, obriga a Arrendatária a implantar 1.395 plataformas com tomadas para contêineres refrigerados, investimento orçado em R$ 49.380.768,86 na Seção C. O item 2.3.4 da mesma Seção fundamenta o dimensionamento registrando que os contêineres refrigerados cheios representaram cerca de 10,4% da movimentação do Complexo Portuário de Itajaí em 2024, participação ainda mais elevada no Porto de Itajaí, associada à vocação exportadora de proteína animal e produtos congelados da região. Ocorre que a movimentação de contêiner refrigerado não gera a mesma receita unitária da de contêiner seco. Além da tarifa de movimentação, o terminal aufere receitas de fornecimento de energia, monitoramento e registro de temperatura, conexão e desconexão e armazenagem em condições controladas, serviços sem correspondente na operação de carga seca e que remuneram precisamente o investimento em tomadas que o Contrato torna obrigatório. O Estudo impõe o custo do ativo refrigerado no CAPEX e ignora a receita que esse mesmo ativo produz ao longo dos vinte e cinco anos. A distorção é agravada pelo modo de apuração da premissa. A receita média unitária resulta do quociente entre a receita bruta e a movimentação total dos terminais da amostra, refletindo, portanto, o mix de cada um deles. Como o ITJ01 operará com participação de carga refrigerada superior à de terminais de carteira predominantemente seca, a média não ajustada ao mix subestima a receita esperada. Solicita-se, por conseguinte: (i) a segregação da projeção de movimentação entre contêineres refrigerados e demais contêineres, em proporção compatível com o histórico do Complexo Portuário de Itajaí; (ii) a apuração de receita média unitária específica para o contêiner refrigerado, incorporando as receitas de energia, monitoramento, conexão e serviços correlatos; e (iii) subsidiariamente, caso mantida a receita unitária única, a demonstração de que a média adotada já incorpora, em proporção equivalente, a receita de serviços de carga refrigerada dos terminais da amostra.
184	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		O Estudo de Viabilidade, na Seção B do Estudo de Mercado, sob o título Mercado Nacional, estabelece a receita média unitária do ITJ01 a partir das demonstrações financeiras de sete terminais ou grupos de terminais brasileiros que operam carga conteinerizada: Santos Brasil Participações, Brasil Terminais Portuários, DP World, Portonave, Itapoá, TCP e o conjunto consolidado Tecon Salvador/Rio Grande. A Tabela 25, página 26, apresenta valores de R$ 730,30 por TEU para Santos Brasil, R$ 1.054,03 para BTP, R$ 647,66 para DP World, R$ 1.027,75 para Portonave, R$ 816,01 para Itapoá, R$ 1.157,30 para TCP e R$ 967,16 para o conjunto Tecon Salvador/Rio Grande, resultando na receita média adotada de R$ 914,31 por TEU, premissa transferida integralmente à modelagem econômico-financeira da Seção E, páginas 2 e 10, como receita bruta unitária do arrendatário. Essa metodologia ignora a dinâmica de preços regional própria da área de influência do ITJ01. A cesta combina terminais de regiões com estruturas concorrenciais e logísticas distintas, em especial Santos, cujo complexo portuário reúne múltiplos operadores de contêineres concorrendo entre si e períodos de preços altos e baixos em razão da ocupação, ao mesmo tempo em que consolida em um único valor os terminais de Salvador e Rio Grande, unidades de uma mesma empresa situadas em regiões diferentes, o que impede identificar isoladamente a tarifa praticada no Rio Grande do Sul.

			Observa-se, nesse sentido, que a dinâmica da região Sul tende a apresentar patamar de preços ligeiramente superior ao da média nacional adotada, como observado na própria Tabela 25, ao se comparar apenas os valores atribuídos aos terminais da região Sul com os de terminais de outras áreas, de modo que a receita unitária de R$ 914,31 por TEU incorporada à modelagem parece situar-se abaixo do que se observa efetivamente no mercado em que o ITJ01 irá operar. Dessa forma, solicita-se o recálculo da receita média unitária de contêineres com base exclusivamente em terminais da região Sul, de modo que a premissa de receita refletida na modelagem financeira do ITJ01 corresponda à dinâmica concorrencial e de preços efetivamente observada em sua própria área de influência, e não a uma média nacional que incorpora mercados estruturalmente distintos e tende a subestimar o patamar de receita unitária aplicável ao terminal.
185	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato, Cláusula 7.1.6.3, item ii	A Minuta de Contrato, na Cláusula 7.1.6.3, item ii, impõe à Arrendatária a elaboração de estudos que contemplem o EVTEA para implantação do novo píer de passageiros, com prazo até o final do Ano 3, com posterior implantação e construção. A obrigação é vinculante quanto à sua existência e ao prazo geral, mas a redação não especifica o nível de profundidade exigido para os estudos, as disciplinas técnicas que devem compor o EVTEA e o detalhamento exigido, os levantamentos de campo obrigatórios, nem a lista de entregáveis mínimos, relatórios, memoriais, plantas e modelos que a Arrendatária deverá produzir e submeter ao Poder Concedente para fins de aprovação do local do píer. Um estudo de viabilidade que subsidiará a implantação de equipamento portuário voltado ao atendimento de passageiros e à sociedade de Itajaí exige rigor técnico compatível com sua função de embasar decisão de investimento de porte relevante, o que recomenda que o próprio contrato balize, de forma objetiva, o padrão mínimo de qualidade exigido, evitando que a definição do local e da viabilidade do empreendimento fique sujeita a estudos de profundidade insuficiente. Dessa forma, solicita-se que a Minuta de Contrato seja complementada para listar expressamente o nível de profundidade dos estudos a serem realizados no âmbito do EVTEA e da análise de manobrabilidade, bem como os respectivos entregáveis mínimos, com caráter vinculante, de modo a assegurar que o planejamento do terminal de passageiros seja tecnicamente sério e apto a subsidiar de fato a decisão sobre sua implantação.
186	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato, Cláusula 7.1.6.3, item i	A Minuta de Contrato, na Cláusula 7.1.6.3, item i, relaciona os investimentos obrigatórios classificados sob o tema Sistema de Acostagem, entre os quais o dolfim de amarração na extremidade do Berço 1 da APMT e a implantação de linha de trilhos para STS nos Berços 1 a 4. Em versões anteriores do processo de estruturação do arrendamento, esse mesmo rol incluía também a contenção da margem direita do canal ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer, com cortina de estacas-prancha, investimento que, na versão atual do edital, saiu das obrigações da Arrendatária do terminal ITJ01 e passou a compor os investimentos da concessão do canal de acesso de Itajaí, processo conduzido simultaneamente pela ANTAQ. Entende-se que esse investimento deveria permanecer como responsabilidade da Arrendatária do terminal. Embora a área objeto da contenção não coincida com a faixa em que se situam os berços, ela lhe é imediatamente adjacente, de modo que a obra de contenção geotécnica interfere diretamente na estabilidade da margem terrestre vizinha às estruturas de acostagem, aos pátios e às demais instalações do arrendamento, e sua execução por terceiro implica intervenção em área contígua à do terminal, com risco concreto de conflito de interface, de sobreposição de responsabilidades e de interferência sobre a operação portuária durante as obras. Trata-se, ademais, de intervenção sobre a margem, e não sobre o leito navegável do canal, como dragagem, sinalização ou balizamento, que constituem o objeto próprio da concessão do acesso aquaviário. Transferir a responsabilidade por essa contenção a um

			concessionário que não opera o terminal afasta do investimento justamente o agente que detém as melhores condições de compatibilizá-lo com a operação, de acompanhar e fiscalizar sua execução e de se beneficiar diretamente de sua adequada implantação. Dessa forma, solicita-se que a contenção da margem direita do canal ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer seja mantida ou reincorporada ao rol de investimentos obrigatórios da Arrendatária do terminal ITJ01, sob o tema Sistema de Acostagem da Cláusula 7.1.6.3, e não figure como ônus da concessão do canal de acesso, de modo a evitar conflitos de interface entre os dois contratos em área contígua às estruturas de acostagem do terminal.
187	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		O Estudo de Viabilidade, na Seção C de Engenharia, item 2.1.3, página 9, reconhece que a concessão do canal de acesso de Itajaí, em curso simultâneo, prevê a dragagem de aprofundamento de todo o acesso aquaviário, canal externo, canal interno e bacias de evolução, para a profundidade de projeto de -16,00 m DHN, viabilizando a navegação de embarcações de até 400 m de LOA, 59 m de boca e 14,5 m de calado, enquanto o edital do canal de acesso concomitante estabelece o futuro aprofundamento do canal externo a -16,00 m DHN e do canal interno e dos berços a -15,30 m DHN. O próprio Estudo de Engenharia, ao tratar da instalação de novas defensas e de cabeços de amarração para navios maiores, reconhece expressamente, à página 12, item 2.2.3.b., que as estruturas e fundações dos cais necessitam de verificação para as reações de atracação e amarração superiores previstas para a fase futura, sem apresentar conclusão sobre a capacidade estrutural e geotécnica dos Berços 1 a 4 para suportar a dragagem junto ao pé das estruturas de acostagem. A remoção de material do leito junto às fundações dos berços altera o equilíbrio geotécnico do maciço de apoio e pode exigir reforço estrutural dos próprios berços. Sem análise prévia dessa capacidade, há berços em que o aprofundamento poderá gerar impacto capaz de comprometer ou até impossibilitar a sua utilização. Dessa forma, solicita-se que a Minuta de Contrato do arrendamento do terminal ITJ01 preveja expressamente, como obrigação vinculante da Arrendatária, a elaboração de estudos específicos sobre a capacidade estrutural e geotécnica dos Berços 1, 2, 3 e 4 diante do aprofundamento previsto, contemplando a estabilidade dos cais após a dragagem no pé das estruturas e a capacidade das fundações existentes, com prazo definido para apresentação ao Poder Concedente; e que, na hipótese de os estudos concluírem pela necessidade de reforço estrutural, o contrato atribua à própria Arrendatária do ITJ01 a responsabilidade pela execução desse reforço, com a correspondente definição de escopo, custo e cronograma.
188	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		O item 3 da Seção C fixa os custos unitários dos equipamentos cuja aquisição é imposta pela Cláusula 7.1.6.3, item i, e a aba Ativos-Novos do Anexo E-1 os transporta à modelagem econômico-financeira. O material submetido à consulta não apresenta memória de cálculo, cotação ou fonte que fundamente qualquer dos valores adotados, e o confronto com referências de mercado indica superestimação em itens de peso relevante no investimento total. O portêiner de vão de 30,48 metros é orçado em R$ 73.391.092,20 por unidade, para 7 unidades, totalizando R$ 513.737.645,40, o que corresponde a mais da metade do CAPEX de equipamentos do empreendimento. Referências internacionais para equipamento novo de mesma classe situam-se em torno de US$ 11,74 milhões por unidade, equivalentes a aproximadamente R$ 61,06 milhões à taxa de R$ 5,20 por dólar, patamar 16,8% inferior ao adotado. O semirreboque é orçado em R$ 380.064,08 por unidade, para 48 unidades, contra referência de aproximadamente US$ 39,2 mil, equivalentes a cerca de R$ 203,6 mil, patamar 46,4% inferior. Requer-se, quanto a esses itens, a apresentação das cotações que sustentam os valores adotados e o esclarecimento da base de preço considerada, se FOB, CIF

			ou instalado, dado que a diferença entre essas bases não explica, por si, a distância verificada. Requer-se, dessa forma: (i) a apresentação das cotações e da memória de cálculo que fundamentam os custos unitários adotados no item 3 da Seção C, com identificação da base de preço considerada; e (ii) a revisão dos custos unitários do portêiner e do semirreboque, mediante cotação atualizada de equipamento novo obtida junto a fabricantes ou representantes.
189	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato Cláusula 7.1.6.3, item ii; Estudo, Seções A e C	A Cláusula 7.1.6.3, item ii, da Minuta de Contrato impõe à Arrendatária, entre os investimentos a serem realizados fora da área arrendada, a elaboração dos estudos de EVTEA e de manobrabilidade destinados a definir o local do novo píer de passageiros, até o final do Ano 3, e a implantação do píer, abrangendo a construção da estrutura e a respectiva dragagem, até o final do Ano 6. O escopo assim delimitado é insuficiente para que a intervenção alcance a finalidade que a justifica. O píer, isoladamente considerado, é estrutura de acostagem. Sua utilização por navios de passageiros depende de um conjunto de elementos que a redação atual não contempla: edificação de terminal de passageiros com áreas de embarque, desembarque, controle migratório e aduaneiro, condições de acessibilidade universal, instalações para as autoridades de fronteira, sistema de segurança portuária compatível com o Código ISPS aplicável a terminais de passageiros, acessos viários e áreas de estacionamento e de embarque de ônibus. Sem esses elementos, a estrutura entregue ao final do Ano 6 não estará apta a operar, e o custo de torná-la operacional recairá sobre a Autoridade Portuária, que é justamente o resultado que a atribuição da obrigação à Arrendatária pretendeu evitar. Situação análoga se verifica quanto à manutenção das condições de profundidade. A Cláusula prevê a dragagem de implantação, mas não a dragagem de manutenção ao longo do prazo contratual, tampouco a manutenção da estrutura e de seus equipamentos de amarração e defensas. Tratando-se de estrutura implantada por imposição do Contrato de arrendamento, e cuja vida útil se estende por todo o prazo, a solução coerente é que o mesmo instrumento discipline a sua conservação. Acresce a relevância da atividade para a região. O Complexo Portuário de Itajaí atende ao polo turístico formado por Itajaí, Balneário Camboriú e municípios do litoral norte catarinense, e a operação de passageiros compartilha hoje infraestrutura com a operação de carga, situação que a implantação do novo píer visa precisamente a superar. A antecipação do prazo de entrega reduz o período de convivência entre as duas operações no mesmo cais e é compatível com o cronograma de investimentos da Arrendatária, que concentra na Fase 1 as intervenções de maior porte. Solicita-se, por conseguinte: (i) a ampliação do escopo da obrigação prevista na Cláusula 7.1.6.3, item ii, de modo a abranger, além da estrutura de acostagem e da dragagem de implantação, a edificação do terminal de passageiros, as instalações destinadas às autoridades de fronteira, as condições de acessibilidade, o sistema de segurança portuária e os acessos e áreas de apoio necessários à operação; (ii) a inclusão da dragagem de manutenção e da manutenção da estrutura e de seus equipamentos ao longo de todo o Prazo do Arrendamento; e (iii) a antecipação do prazo de implantação do final do Ano 6 para o final do Ano 4, mantida a apresentação dos estudos de EVTEA e de manobrabilidade no prazo atualmente previsto.
190	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato, Cláusulas 7.1.6.2 e 7.1.6.3, item i; Estudo, Seções C e F	A Seção F do Estudo de Viabilidade elege a eletrificação da infraestrutura, a eficiência energética e a adoção de combustíveis alternativos como medidas prioritárias no tratamento das emissões associadas à operação portuária. Nenhuma obrigação correspondente, contudo, foi transposta à Minuta de Contrato: as Cláusulas 7.1.6.2 e 7.1.6.3 disciplinam exclusivamente capacidade, produtividade e aquisição de equipamentos, sem estabelecer qualquer parâmetro ambiental de desempenho ao longo dos vinte e cinco anos de vigência. A lacuna é relevante porque as decisões de investimento tomadas nas três fases determinarão o perfil de emissões do

			terminal por todo o prazo contratual. A lista de investimentos mínimos específica transtêineres sobre pneus, terminal-tractors e demais equipamentos de pátio sem qualquer exigência quanto à matriz energética, o que admite a implantação integral de frota a combustão nos Anos 3, 6 e 9, com vida útil que se estenderá até o término do Contrato. Uma vez adquirida a frota, a substituição por equipamento elétrico deixa de ser economicamente viável antes do fim do ciclo de depreciação, de modo que a ausência de exigência contratual nesta oportunidade consolida o perfil de emissões até 2052. O mesmo se aplica ao fornecimento de energia elétrica em terra às embarcações atracadas. A alimentação elétrica de navios em berço elimina a emissão associada à geração auxiliar de bordo durante a atracação e reduz ruído e vibração no entorno urbano, questão sensível em terminal inserido na malha da cidade de Itajaí. A implantação depende de infraestrutura de subestação, de rede e de tomadas de cais, cujo custo é substancialmente menor quando incorporada às obras de adequação das faixas de cais já previstas nas Fases 1 e 2 do que quando executada posteriormente em cais em operação. Acresce que a exigência de parâmetros ambientais verificáveis é compatível com a evolução regulatória do setor e com os compromissos assumidos pelo país em matéria de descarbonização do transporte aquaviário, e tende a ser incorporada por armadores em seus critérios de escolha de escala, de modo que a obrigação não representa apenas custo, mas condição de competitividade do terminal no horizonte do Contrato. Requer-se, dessa forma: (i) a exigência de que os equipamentos de pátio e de transporte horizontal adquiridos a partir da Fase 2 sejam de acionamento elétrico ou híbrido, com a correspondente infraestrutura de recarga; e (ii) a inclusão, na Cláusula 7.1.6.2, de parâmetro de intensidade de emissões por unidade movimentada, aferido periodicamente e sujeito às penalidades da Cláusula 18.
191	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.X - Estudos obrigatórios para novo berço à montante Solicita-se inclusão de obrigação para que o concessionário realize todos os estudos técnicos necessários para implantação de novo berço público localizado a montante do Porto Organizado. O objetivo é ampliar a capacidade operacional do Porto Público sem comprometer futuras expansões. Os estudos deverão contemplar: • hidrodinâmica; • engenharia; • impacto ambiental; • viabilidade econômica; • integração com futuras áreas públicas.
192	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.12 - Política Permanente de planejamento contínuo da expansão do Porto Público. Inserir no Edital cláusula de que a concessionária deverá elaborar, atualizar e executar, em conjunto com a Autoridade Portuária e sob fiscalização da ANTAQ, um Plano Diretor de Expansão do Porto Organizado, contendo identificação de áreas passíveis de incorporação, estudos para novos berços públicos, novos arrendamentos e ampliação da capacidade operacional, assegurando que a função pública da Autoridade Portuária seja exercida de forma permanente, em conformidade com o modelo landlord."
193	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		O it. 2.4 da Seç. C caracteriza o sistema terrestre do ITJ01. O acesso ao Porto Público ocorre “de maneira exclusiva pelo modal rodoviário”, o Complexo “não é atendido por malha ferroviária”, e o it. 2.4.2 registra que a via Olegário Souza Júnior, prolongamento da R. Irineu Bornhausen, é “uma rua curta e estreita” que necessita de modernização e adequação do acesso e circulação. Não obstante, o it. 2.4.3 afasta obrigação do futuro arrendatário, consignando que as intervenções são “de responsabilidade do Município, não havendo previsão de investimentos da futura arrendatária na via citada”. A insuficiência viária do entorno está medida e documentada. O Plano Mestre do Complexo Portuário de Itajaí, elaborado pelo LabTrans/UFSC e adotado pelo EVTEA como fonte das taxas de crescimento da demanda, analisou as vias pela metodologia do Highway Capacity Manual no mês de maior tráfego. Registra que, a partir da Av. Irineu

			Bornhausen, ou Caninana, ocorrem conflitos de trafegabilidade, em região de grande densidade demográfica, com escolas, comércio e serviços, e que veículos leves, ciclistas, pedestres, veículos pesados e cruzamentos em nível prejudicam o fluxo. Registra também filas na Av. Cel. Eugênio Muller, junto à Portaria 01. A microssimulação confirma o diagnóstico. Algumas interseções já operavam em nível de serviço F, e as demais alcançariam essa condição nos horizontes de 2020 e 2025. O Plano conclui que podem constituir gargalos, comprometendo a chegada e saída de cargas, e salienta a necessidade de medidas mitigatórias. Dois aspectos agravam o diagnóstico. Primeiro, os dados são de 2016 e os horizontes de 2020 e 2025 já foram ultrapassados, sem que o EVTEA verificasse a deterioração posterior. Segundo, o arrendamento eleva a capacidade de 620 mil TEU na Fase 1 para 1.550 mil TEU na fase definitiva, integralmente escoados por rodovia. Pelo fator de 1,82 TEU por unidade do it. 2.2.4 da Seç. C, a fase definitiva corresponde a cerca de 852 mil contêineres/ano, incidentes sobre vias urbanas que já operavam no limite ou acima da capacidade há uma década. Ademais, a R. do Porto reduziu o Recinto Alfandegado Contíguo de 25.842 m² para aprox. 20.387 m², de modo que o empreendimento já absorveu efeito da obra municipal sem contrapartida viária. Não obstante, o tratamento contratual é apenas procedimental. O Anexo da Minuta, it. A.4.1, al. “b”, exige que o Plano Básico de Implantação descreva ações para evitar filas, sem meta, prazo ou investimento, e a Cl. 7.1.6.3, it. ii, não contempla intervenção viária, embora preveja outras obras de interesse do Porto Organizado. As medidas mitigatórias recomendadas pelo Plano Mestre não foram incorporadas à modelagem ou ao contrato. Solicita-se: (i) a inclusão, na tabela de investimentos terrestres da Seç. C, de rubrica para adequação dos acessos, dimensionada pelos gargalos do Plano Mestre, especialmente as interseções em nível F e a Av. Irineu Bornhausen, mediante atualização dos dados de 2016; (ii) a previsão das intervenções na Cl. 7.1.6.3, com valor de referência e entrega vinculada a cada fase, cabendo à Arrendatária projetar e executar as obras em articulação com o Município; (iii) a atribuição à Arrendatária da conservação dos acessos durante o Prazo do Arrendamento; e (iv) o condicionamento das Fases 2 e definitiva à comprovação, perante a ANTAQ, da compatibilidade dos acessos com a movimentação de cada fase.
194	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.X - Cláusula de proteção ao emprego e à renda Sempre que houver redução operacional decorrente exclusivamente da execução das obras previstas na concessão, deverão ser implementadas medidas compensatórias destinadas à preservação da renda dos trabalhadores diretamente afetados. Essa proteção deve integrar a matriz de riscos do contrato.
195	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		O item 3.b da Seção C descreve o sistema de recepção rodoviária do terminal como composto por "gates automatizados, pré-gate/área de buffer, pátio de triagem e sistema de agendamento", que deverão ser dimensionados e operados de modo a garantir bom nível de serviço, "sendo primordial que as filas de caminhões não alcancem e afetem as vias externas de acesso ao Porto". Dos quatro elementos, apenas o pátio de triagem foi objeto de definição: área mínima de 25.000 m², localização em raio de até 10 quilômetros do terminal e orçamento de R$ 22.011.616,23, com previsão na Cláusula 7.1.6.3, item i, alínea H. O pátio de triagem é instalação externa, destinada à regulação da chegada de veículos, e cumpre função distinta da do pré-gate e da área de buffer, que é acumular, dentro da poligonal do terminal, os veículos em espera de atendimento. Os dois conjuntos são complementares, e não substitutos. Ocorre que o pré-gate e a área de buffer não têm, no material submetido à consulta, metragem definida, capacidade expressa em número de conjuntos, orçamento próprio nem posição identificada no layout conceitual do Anexo C-1. A diretriz de nível de serviço tampouco foi convertida em obrigação. O item 2.4.3 anuncia

			que serão "fixados níveis de serviços almejados a serem cumpridos pelo futuro arrendatário, para formação de filas aceitáveis, definidos com auxílio de normas técnicas", mas nem o parâmetro foi fixado nem a norma foi identificada. A Cláusula 7.1.6.2 não contempla indicador relativo a fila ou a tempo de permanência de veículo, e o único dispositivo contratual sobre o tema é o item A.4.1, alínea "b", do Anexo, que exige apenas que o Plano Básico de Implantação descreva ações destinadas a evitar a formação de filas. O tema é relevante porque o Plano Mestre do Complexo Portuário de Itajaí já registra formação de filas na Av. Cel. Eugênio Muller, junto à Portaria 01 da Autoridade Portuária, com base em dados de 2016, e a capacidade dinâmica do terminal evolui de 620 mil TEU na Fase 1 para 1.550 mil TEU na fase definitiva, integralmente escoados pelo modal rodoviário. Solicita-se, por conseguinte: (i) a fixação, na Cláusula 7.1.6.3, de área mínima de pré-gate e buffer situada dentro da poligonal do terminal, com capacidade expressa em número de conjuntos, posição identificada no layout do Anexo C-1 e rubrica própria na tabela de investimentos do sistema terrestre da Seção C, adicional ao pátio de triagem externo já previsto na alínea H; e (ii) a inclusão, na Cláusula 7.1.6.2, de parâmetro verificável de tempo máximo de permanência de veículo e de extensão máxima de fila, com identificação da norma técnica de referência anunciada no item 2.4.3, sujeito às penalidades da Cláusula 18.
196	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Item 5.4. Demanda Micro – Carga Conteneirizada Definição do capacity share do terminal ITJ01: No item 5.4 da Seção B – Estudo de Mercado, o capacity share indica um expressivo aumento de participação do ITJ01 em decorrência dos investimentos previstos, elevando o share da capacidade aquaviária, de 31,14% para 45,99% no final do horizonte contratual. Em contrapartida, a participação atribuída à Portonave é reduzida de 68,86% para 54,01%. Entretanto, o estudo não contempla cenários de expansão ou modernização dos terminais concorrentes, em especial a Portonave. Nesse sentido, observa-se que o terminal possui investimentos anunciados para ampliação da capacidade anual de 1,5 para 2 milhões de TEUs para o segundo semestre de 2026. Tal informação contrasta com a capacidade dinâmica adotada para a Portonave na Tabela 12 (p. 19), a qual assume o valor inicial de 1,88 milhões de TEUs e chega a 1,82 milhões de TEUs no final do horizonte contratual. Não é explicado, em termos de modelagem econômica, essa redução de capacidade dinâmica. Diante disso, solicita-se: a) a divulgação detalhada da metodologia empregada para projeção das capacidades dinâmicas aquaviárias dos terminais concorrentes.
197	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.x - Criação obrigatória do Centro de Formação e Qualificação Portuária Incluir obrigação contratual para que a concessionária destine recursos, provenientes da outorga ou dos investimentos sociais previstos no contrato, para implantação do Centro de Formação e Qualificação Portuária do Porto de Itajaí. O Centro deverá ser estruturado para atender permanentemente: • trabalhadores portuários avulsos; • empregados portuários; • novos ingressantes; • programas de reciclagem profissional; • formação em segurança do trabalho; • qualificação para novas tecnologias portuárias. Trata-se de investimento permanente na competitividade do Porto Público. O edital poderá prever que o Centro de Formação seja administrado mediante instrumento jurídico adequado, como termo de fomento, acordo de cooperação ou outro mecanismo previsto na legislação, envolvendo a Autoridade Portuária e as entidades representativas dos trabalhadores portuários. Essa gestão compartilhada permitirá que a experiência prática das categorias profissionais contribua para a formação contínua da mão de obra, assegurando transparência, fiscalização e foco no interesse público.
198	Minuta de Edital	16.7	16.7 - As Garantias de Proposta poderão ser executadas pela ANTAQ, mediante prévio processo legal administrativo, sem

			prejuízo das demais penalidades previstas no Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses: JUSTIFICATIVA No primeiro edital lançado no ano de 2022 iniciou-se uma série de percalços que causaram efetivo prejuízo aos trabalhadores, cominado com fim de contrato de arrendamento, fim de contrato de delegação etc. Posteriormente, a ANTAQ lançou 3 editais transitório, sendo os dois primeiros desertos e somente no terceiro houve êxito, ainda que vencido por empresa que posteriormente transferiu seu direito de assumpção à atual arrendatária. Neste interim, foram quase 2 (dois) anos que os TPA's ficaram boa parte deste tempo sem trabalho e quando ocorria, com grande redução em seus ganhos. Como forma de defesa ao elo mais fraco e mais exposto da relação, seria importante destinar parte do valor aos TPA's prevendo algum tipo de imbróglio que causa paralização ou diminuição de oferta de trabalho. Assim, apresentamos a seguinte sugestão de inclusão: 16.7.9 - Se por algum motivo houver efetivo prejuízo aos TPA's, por qualquer razão inerentes ao certame. Estudar um pagamento de reequilíbrio aos trabalhadores.
199	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		Item 4.1.1. Mão de Obra Dimensionamento de mão de obra administrativa e operacional: No item 4.1.1 da Seção D – Operacional, o dimensionamento da mão de obra administrativa é realizado por meio de metodologia própria não explicitada, resultando na previsão de 59 colaboradores administrativos. Observa-se, portanto, a existência de 22 cargos de liderança para 37 cargos de execução, o que corresponde a, aproximadamente, 1,7 colaboradores de suporte para cada posição de liderança. Compete mencionar que não foram identificados estudos de benchmarking ou comparações com terminais semelhantes que permitam avaliar a aderência da estrutura administrativa proposta. Além disso, não foram apresentados os critérios para a proporção entre cargos de liderança e posições de execução. Para o dimensionamento da mão de obra operacional, o estudo adota como referência um indicador médio de produtividade de 1.085 TEUs por colaborador, calculado a partir de dados de sete terminais portuários referentes ao ano de 2020, resultando na estimativa de 1.428 colaboradores para o terminal ITJ01. Contudo, considerando que a data-base do EVTEA é abril de 2025, não foram identificadas justificativas para a utilização de informações de 2020. Nesse contexto, observa-se que o ano de 2020 foi marcado pelos impactos decorrentes da pandemia da Covid-19 sobre cadeias logísticas, fluxos de comércio exterior e operações portuárias, circunstância que pode influenciar os indicadores utilizados para o dimensionamento da mão de obra operacional. Dessa forma, solicita-se: a) a apresentação de fundamentos técnicos que embasaram a metodologia de dimensionamento da equipe administrativa; e b) a justificativa para utilização de dados operacionais de 2020 como referência para cálculo da produtividade média por empregado.
200	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato, Cláusula 7.1.6.3, Estudo de Viabilidade, Seções A e C Itens 2.4.1, 2.4.2 e 2.4.3 da Seção C · Item 4.2.2 da Seção A	O it. 2.4 da Seç. C reconhece que o modal ferroviário "representa uma excelente opção para o escoamento das cargas, no âmbito dos acessos terrestres aos complexos portuários", e registra que, no Complexo Portuário de Itajaí, "não há, atualmente, uma malha férrea associada ao Complexo, limitando sua capacidade de movimentação terrestre". O acesso às áreas internas do Porto Público ocorre, conforme o it. 2.4.1, "de maneira exclusiva pelo modal rodoviário". O Estudo identifica, ainda, os dois projetos capazes de alterar esse quadro. O it. 2.4.3 descreve a Ferrovia Leste-Oeste, conhecida como Ferrovia do Frango, ligando Itajaí a Dionísio Cerqueira, sob responsabilidade da INFRA S.A., com traçados encurtados em estudo, entre eles Itajaí-Chapecó; e a Ferrovia Translitorânea, de Imbituba a Araquari, sob responsabilidade do DNIT, com impasse de traçado em Morro dos Cavalos. O it. 4.2.2 da Seç. A acrescenta o Corredor Ferroviário Santa Catarina, com bifurcação prevista em Itajaí, e consigna que tais obras "possibilitariam maior acesso às cargas da região oeste de Santa Catarina, principalmente do tipo reefer, com potenciais

			ganhos competitivos para região". Identificado o gargalo e nomeadas as duas soluções, o tratamento do tema encerra-se em uma frase: "para os projetos de ferrovia citados não foram previstos investimentos no sistema ferroviário na modelagem". A Cl. 7.1.6.3 não contempla obrigação correlata, e o arranjo físico do terminal foi concebido sem referência a conexão ferroviária. A omissão produz efeito dentro do prazo contratual. O arrendamento vigora por 25 anos, horizonte em que qualquer dos projetos pode alcançar a fase de implantação, e a chegada de carga por ferrovia a terminal sem pátio intermodal, ramal de ligação e área reservada para recepção e expedição ferroviária não produz alívio do acesso rodoviário: exige investimento de adaptação em terminal já em operação, com pátio ocupado por 5.274 posições demarcadas, vigas de rolamento de transtêiner implantadas e gates definidos. Intervenção a posteriori custa substancialmente mais que a reserva prévia de área e traçado e pode se revelar inviável conforme a configuração consolidada nas Fases 1 a 3. O ponto é relevante porque o Estudo reconhece que o acesso rodoviário é o único disponível e que a via Olegário Souza Júnior, prolongamento da R. Irineu Bornhausen, "apresenta necessidade de modernização e adequação das condições de acesso e circulação junto ao porto". A capacidade dinâmica evolui de 620 mil TEU na Fase 1 para 1.550 mil TEU na fase definitiva, integralmente escoados por via rodoviária sobre malha urbana compartilhada com a cidade. A conexão ferroviária é, nesse contexto, o único instrumento estrutural de alívio do sistema viário, e a decisão de não tratá-la agora transfere ao futuro o custo de adaptação que hoje seria apenas de projeto. Solicita-se, por conseguinte: (i) a inclusão, na Cl. 7.1.6.3, da obrigação de a Arrendatária reservar, no arranjo físico do terminal, faixa de servidão e área destinadas à futura implantação de ramal ferroviário e pátio intermodal de recepção e expedição, compatíveis com os projetos do it. 2.4.3 da Seç. C, vedado às intervenções das Fases 1, 2 e definitiva comprometer essa reserva; (ii) a obrigação de a Arrendatária elaborar, até o fim da Fase 1, estudo de conexão ferroviária do terminal, contemplando traçado, interface com a malha urbana, dimensionamento do pátio intermodal e cronograma de implantação; (iii) a obrigação de implantar o ramal de ligação e o pátio intermodal em prazo fixado no Contrato, contado do início das obras do trecho ferroviário que alcance Itajaí, em qualquer dos projetos do it. 2.4.3 da Seç. C; e (iv) a apresentação, no Plano Básico de Implantação da Cl. 4, da compatibilização entre o arranjo físico proposto e a reserva de área do it. (i).
201	Minuta de Contrato	2.1	2.1 - Compõem o Arrendamento objeto deste Contrato as áreas e infraestruturas públicas, localizadas dentro do Porto Organizado de Itajaí, no Estado de Santa Catarina. JUSTIFICATIVA Na primeira minuta apresentada para a audiência pública, o item que se referia à Área de Concessão tinha a seguinte redação: A Área da Concessão corresponde à Área do Porto Organizado, mais a área do terminal portuário Braskarne a ser futuramente adquirida pela Concessionária, exceto as áreas especificadas no Anexo 1. Se há a premissa de que aqueles estudos foram feitos com total esmero pela EPL, aproveitados pelo INFRA, ponto em que determinou precisamente a área a ser colocada para o arrendamento fundamentando seu motivo, é inaceitável que uma alteração de tamanha significância seja justificada da forma que foi, quando da retirada da obrigatoriedade da aquisição do TUP da Braskarne, ao futuro Arrendatário, com a revisão que os estudos passaram após a realização daquela audiência pública. Nas palavras da própria empresa que conduziu os estudos: "Após aplicação da metodologia citada, a futura concessionária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do porto organizado, que incluem no mínimo: III. Estruturas Retroportuárias a. Aquisição da área da Braskarne e sua adequação." Após a análise daquelas contribuições a obrigação foi retirada. Se aqueles estudos apontaram que os 4 (quatro) berços do porto organizado de Itajaí devem ter natureza exclusiva à carga de contêineres, é

			essencial que se inclua a obrigatoriedade de o novo arrendatário adquirir o terminal privado da Braskarne, e que este terminal seja exclusivo para a manutenção das cargas gerais que hoje aqui operam, ou ainda a determinação para expansão da poligonal com expansão de novas áreas para podermos ter um berço público exclusivo para a carga geral. A carga geral que vem sendo operada continuamente no porto de Itajaí após o encerramento do arrendamento da APM Terminals, foi a única responsável pela garantia mínima de sobrevivência dos trabalhadores, visto que os antigos administradores do porto apostaram somente em carga de contêineres, mesmo com a classe laboral sempre requerendo espaço para esta modalidade de operação, a carga geral. Tendo isso em mente, a questão de expansão da Área do Porto Organizado é primordial para que se possamos aumentar a capacidade de operação da carga principal (contêineres) e também para fomentar a diversidade de operação, seja carga geral, passageiros, Ro-Ro. Ainda que saibamos que a expansão não será possível de imediato, a permanência da carga geral deve ser objeto principal da nova licitação, não podemos admitir que haja perda de espaço e de linhas de carga geral que atualmente são operadas pelas empresas SC Portos e Seaport. Vale registrar como exemplo do Porto de Santos sabendo que uma gestão eficiente necessita de crescimento de áreas possui estudos com previsão de crescimento em área de 164% (cento e sessenta e quatro por cento). Se há previsão para a arrendatária investir em uma píer de passageiros fora da poligonal, o que impede de haver previsão contratual para anexação do TUP da Braskarne, ou se não for possível, que se tenha investimentos também para expansão da poligonal e criação de um berço exclusivo de carga geral? Assim sendo, como sugestão ao item da área arrendada, sugerimos que seja determinado como investimentos futuros a aquisição e anexação à poligonal o TUP da Braskarne, ou, ainda na impossibilidade de aquisição que seja determinado a obrigatoriedade de aquisição de área à montante para criação de berço exclusivo para carga geral incluso na poligonal do porto organizado.
202	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		Item 4.1.12. Desapropriações Processo de aquisição de áreas para ampliação do terminal ITJ01: No item 4.1.12 da Seção D – Operacional, o estudo prevê desembolso de R$ 258,1 mihões para aquisição de áreas destinadas à ampliação do Porto de Itajaí e, por consequência, do terminal ITJ01. No entanto, não foram identificados no estudo esclarecimentos acerca da responsabilidade pela condução dos processos de aquisição e desapropriação dessas áreas, tampouco sobre a alocação dos riscos associados à disponibilidade dessas áreas, incluindo aspectos associados negociação de compra dos terrenos, desapropriações e regularização fundiária. Cabe mencionar, ainda, que parte do redesenho operacional do terminal depende da execução de obras de infraestrutura viária e de readequação dos acessos ao Porto de Itajaí por agentes externos ao arrendamento, notadamente o Município de Itajaí, o que adiciona fatores de risco ao empreendimento. Nesse sentido, avalia-se que a ampliação da área resulta na incorporação de ativos ao patrimônio público portuário, sem que o estudo apresente os mecanismos previstos para assegurar a disponibilização das áreas ao arrendatário ou para mitigar eventuais atrasos no cronograma. Cumpre destacar que parcela significativa desses terrenos ainda pertence a particulares (pessoas físicas e jurídicas), havendo também áreas vinculadas a espólios pendentes de regularização sucessória, circunstâncias que podem aumentar a complexidade e a duração dos processos de desapropriação e de transferência patrimonial. Adicionalmente, não foram identificados os critérios empregados para definição dos valores por metro quadrado considerados na modelagem. Solicita-se, portanto, esclarecimento sobre a metodologia adotada para precificação dos imóveis, incluindo as premissas utilizadas, a data-base das avaliações e eventual consideração de custos adicionais. Sugere-se complementar o estudo com a definição

			clara das responsabilidades pela obtenção das áreas, a alocação dos riscos associados ao processo de expansão e os mecanismos previstos para garantir sua disponibilização nos prazos considerados pela modelagem. Ademais, questiona-se se todos os terrenos localizados nas áreas D, E e F, assim como aquele pertencente à Valeport, já foram objeto de declaração de utilidade pública pelo poder público competente, etapa fundamental para viabilizar um eventual processo de desapropriação.
203	Minuta de Contrato	16.5.2	16.5.2 - Contratar seguro na modalidade Responsabilidade Civil Geral, dando cobertura aos riscos decorrentes das Atividades, cobrindo a Arrendatária e o Poder Concedente, bem como seus administradores, empregados, funcionários e contratados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais (dano emergente e lucros cessantes), pessoais, morais, incluindo custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, decorrentes das Atividades, com cobertura mínima para danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o Poder Concedente; Em relação ao Item que trata dos seguros que a Arrendatária se obriga a manter ou contratar, não fica claro que o trabalhador portuário avulsos foi contemplado, pois a sua redação determina que a Concessionária ficará obrigada a contratar seguro para acidentes de trabalho relativo aos colaboradores e empregados da Arrendatária alocados à prestação dos serviços previstos no Contrato. E os trabalhadores portuários avulsos não se moldam da tipificação do item, devendo ser previsto de forma expressa a obrigação para contratação de seguro aos Trabalhadores Portuários Avulsos.
204	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Diversificação da Matriz Operacional A própria vocação histórica do Porto de Itajaí demonstra potencial para operar diferentes segmentos, como: • contêineres; • carga geral; • veículos; • celulose; • produtos siderúrgicos; • cargas de projeto; • apoio à indústria pesqueira; • operações de cruzeiros em infraestrutura adequada. Entretanto, o contrato não estabelece mecanismos destinados a estimular essa diversificação. Concentrar a avaliação apenas sobre a movimentação total poderá reduzir incentivos à expansão de novos segmentos econômicos.
205	Estudo ITJ01 - Seção E - Financeiro		Item 3. Premissas Básicas do Modelo e Item 5. Anexo E-1 Ressarcimento de ativos existentes: No item 3 da Seção E – Financeiro, o valor considerado para ressarcimento dos ativos existentes é de R$ 140,4 milhões. Apesar disso, os equipamentos principais identificados no Anexo E-1 somam R$ 214,4 milhões – representando uma diferença de, aproximadamente, R$ 74 milhões. Adicionalmente, consta no Anexo E-1 previsão de ressarcimento de quatro MHCs. Entretando foi amplamente divulgado que um dos guindastes móveis foi atingido por um incêndio em abril de 2026, o que suscita dúvidas quanto à sua eventual consideração no rol de bens indenizáveis. Diante disso, solicita-se esclarecimento acerca da metodologia utilizada para a determinação do valor indenizável, indicando expressamente: a) quais ativos constantes do Anexo E-1 foram efetivamente considerados para fins de ressarcimento; b) se foram aplicados critérios de depreciação, valor residual, vida útil remanescente ou qualquer outro redutor econômico; e c) se o MHC sinistrado permanece contemplado na relação de ativos indenizáveis.
206	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Proposta de Inclusão de Indicadores de Desenvolvimento Sugere-se que o contrato de concessão passe a contemplar indicadores relacionados ao desenvolvimento do Porto Organizado, dentre eles: • crescimento da participação do porto no mercado nacional; • atração de novos armadores e serviços marítimos; • diversificação das cargas movimentadas; • incremento da utilização da retroárea pública; • ampliação da geração de empregos vinculados às atividades portuárias; • crescimento dos investimentos privados associados ao porto; • expansão da capacidade logística instalada. Esses

			indicadores não devem substituir as metas operacionais, mas complementá-las, permitindo avaliar de forma mais abrangente o desempenho do concessionário.
207	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Planejamento de Longo Prazo O contrato de concessão produzirá efeitos por várias décadas, nesse período, espera-se que o concessionário atue como parceiro estratégico do Estado no desenvolvimento do Porto Organizado. Por essa razão, recomenda-se que o contrato contenha instrumentos que incentivem permanentemente a inovação, a expansão comercial, a diversificação operacional e a geração de valor para a economia regional. Proposta de Alteração Sugere-se a inclusão de cláusula prevendo que: "Além das metas operacionais previstas no contrato, o concessionário deverá apresentar, periodicamente, Plano de Desenvolvimento Comercial do Porto Organizado, contendo estratégias para atração de novos armadores, diversificação das cargas, ampliação da competitividade logística e fortalecimento da cadeia econômica regional, cujos resultados deverão integrar a avaliação global do desempenho contratual." O sucesso da concessão deve ser medido não apenas pela eficiência operacional da infraestrutura, mas pela capacidade do Porto Organizado de cumprir sua missão pública como vetor de desenvolvimento econômico, geração de empregos, inovação logística e fortalecimento da competitividade nacional.
208	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		Item 3.3. Informações Ambientais da área ITJ01 e Item 5.2. Licenças e Estudos ambientais Regularidade das licenças ambientais: Na Seção F – Ambiental, o estudo apresenta entendimentos distintos acerca da situação das licenças ambientais vinculadas à área objeto do arrendamento. No item 3.3, são apresentadas as licenças de operação LAO nº 1.386/2025, LAO nº 3.974/2022 e LAO nº 5.428/2021, identificando os prazos de vencimento: 22/05/2029, 22/06/2026 e 14/09/2025, respectivamente. Dessa forma, observa-se que as licenças LAO nº 3.974/2022 e LAO nº 5.428/2021 estão vencidas. No item 3.3, é expresso que não foram encontradas informações a respeito do pedido de renovação da LAO nº 5.428/2021. Todavia, no item 5.2, apesar de reconhecer que a licença está vencida desde setembro de 2025, o estudo entende que a atividade está regularizada, uma vez que “a operação do terminal não foi interrompida”. Tal entendimento não é acompanhado de fundamentação técnica ou jurídica que demonstre a manutenção da regularidade ambiental da licença após o vencimento. No que se refere à LAO nº 3.974/2022, o estudo a trata como válida apesar de estar vencida, circunstância que não parece ter sido refletida na avaliação das condicionantes ambientais e dos riscos associados ao empreendimento. Solicita-se, portanto, a verificação da validade das licenças existentes, bem como a avaliação dos eventuais impactos decorrentes da transferência de licenças vencidas ao futuro arrendatário, especialmente no que se refere à alocação de riscos e aos reflexos na modelagem econômico-financeira. Titularidade das licenças ambientais: Na Seção F – Ambiental, o estudo informa que a Licença Ambiental de Operação (LAO) nº 1.386/2025 será transferida ao futuro arrendatário da área ITJ01. Observa-se que a referida licença está associada à operação do Porto Organizado de Itajaí e foi emitida em favor da antiga entidade responsável pela gestão portuária, a Autoridade Portuária de Santos S.A. (APS). Nesse contexto, entende-se pertinente esclarecer se as atividades licenciadas por meio da LAO nº 1.386/2025 abrangem atividades e estruturas cuja responsabilidade permanecerá sob gestão da Autoridade Portuária.
209	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		Item 5.1. Competência do Licenciamento Ambiental Mudança de competência do licenciamento ambiental: No item 5.1 da Seção F – Ambiental, o estudo menciona a alteração da competência para o licenciamento ambiental do empreendimento em função do aumento de movimentação. Atualmente, o processo de licenciamento é conduzido pelo órgão estadual (IMA) e passará a ser de competência da União (IBAMA). Considerando que a alteração da autoridade

			licenciadora pode resultar em revisão de procedimentos, adequação de estudos ambientais, redefinição de condicionantes, alterações de cronograma e possíveis impactos sobre os custos associados ao licenciamento, entende-se pertinente que o estudo apresente análise específica sobre os efeitos dessa transição para o empreendimento.
210	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		Item 6. Avaliação dos Potenciais Passivos Ambientais Compatibilização das informações apresentadas na avaliação de passivos ambientais: De acordo com o item 6 da Seção F – Ambiental, tanto o Porto, quanto a antiga arrendatária (APM Terminals), não possuem passivos ambientais declarados (p.20). Em seguida, é feita uma avaliação dos indícios de contaminação, concluindo que a área de estudo apresenta indícios de contaminação. Apesar disso, a área é classificada como 'área excluída do cadastro' (p. 21). A afirmação de que a área apresenta "indícios de contaminação" não parece compatível com a classificação atribuída, gerando dúvida quanto às conclusões efetivamente alcançadas pelo estudo. Nesse sentido, solicita-se a revisão das conclusões apresentadas no item 6, bem como a demonstração da compatibilidade entre os resultados da avaliação preliminar, da inexistência de passivos ambientais declarados e da classificação ambiental atribuída à área objeto do arrendamento.
211	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		Item 13.3. Programas Ambientais Estimativa de custo dos programas ambientais: No item 13.3 da Seção F – Ambiental, são apresentados os custos associados aos programas ambientais previstos para o empreendimento. Entretanto, observa-se que os programas ambientais, bem como as auditorias ISSO, contemplados na modelagem apresentam, de forma recorrente, o mesmo valor estimado de R$ 58.469,76, tanto para a fase de implantação 1 quanto para as fases 2 e 3. Considerando que os programas possuem escopos distintos, não foram identificados no estudo os critérios para adoção de valores idênticos. Além disso, a manutenção dos mesmos valores para diferentes fases de implantação não permite compreender de que forma foram considerados aspectos como a variação do esforço de execução dos programas ao longo do horizonte do projeto. Nesse sentido, solicita-se a revisão das estimativas de custos dos programas ambientais e das auditorias ISO, a fim de assegurar sua compatibilidade com o escopo, a complexidade e as atividades efetivamente previstas. Questiona-se, ainda, se um eventual subdimensionamento dessas estimativas pode produzir distorções na modelagem econômico-financeira. Programas ambientais previstos na LAO nº 5.428/2021: No item 13.3.3 da Seção F – Ambiental são apresentados os programas ambientais considerados para o empreendimento e utilizados como base para a estimativa dos custos ambientais. Ao comparar o conteúdo dessa seção com as condicionantes da LAO nº 5.428/2021, observa-se que alguns programas previstos na licença não foram apresentados no estudo: • Monitoramento da qualidade da água do Rio Itajaí-Açu; • Monitoramento e controle das águas de escoamento superficial; • Monitoramento das águas subterrâneas; • Controle de águas de lastro; e • Programa de Ajuda Mútua (PAM). Considerando que tais programas constituem obrigações ambientais vinculadas ao licenciamento da instalação, solicita-se esclarecer se esses programas foram efetivamente considerados na modelagem ambiental e econômico-financeira do empreendimento. Programas ambientais previstos na LAO nº 1.386/2025: No item 13.3.3 da Seção F – Ambiental são apresentados os programas ambientais considerados para o empreendimento e utilizados como base para a estimativa dos custos ambientais. Ao comparar o conteúdo dessa seção com as condicionantes da LAO nº 1.386/2025, observa-se que alguns programas previstos na licença não foram apresentados no estudo: • Monitoramento da Qualidade do Sedimento; • Monitoramento da Morfodinâmica Praial; • Monitoramento das Condições Meteoceanográficas; • Monitoramento da Biota Aquática; e •

			Monitoramento da Pesca Artesanal. Considerando que tais programas constituem obrigações ambientais vinculadas ao licenciamento da instalação, solicita-se esclarecer se esses programas foram efetivamente considerados na modelagem ambiental e econômico-financeira do empreendimento.
212	Minuta de Contrato	7.1.3, II	Revisão da cláusula 7.1.3.: A cláusula 7.1.3 em sua alínea ii. estabelece os investimentos que a arrendatária deve realizar fora da área arrendada, notadamente para implantação do novo píer de passageiros. Contudo, a previsão mostra-se excessivamente onerosa diante da ausência de definição suficientemente madura do empreendimento, especialmente quanto à sua modelagem e localização de implantação. Tal indefinição transfere ao arrendatário riscos que não podem ser adequadamente precificados no momento da licitação, aumentando o potencial de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro. Adicionalmente, a implantação do píer de passageiros constitui empreendimento com finalidades e dinâmica operacional distintas de um terminal de cargas, reunindo em um mesmo contrato projetos com racionalidades econômicas diversas. Nesse contexto, sugere-se a revisão da cláusula 7.1.3, alínea ii., de modo que o arrendamento do terminal seja segregado do projeto de implantação do píer de passageiros. De forma alternativa, recomenda-se que tal dispêndio seja tratado como um investimento adicional, submetendo-o ao regime da subcláusula 14.1.2, condicionado à elaboração prévia de estudos de viabilidade para o píer.
213	Minuta de Contrato	9.2.5	Revisão da cláusula 9.2.5.: A cláusula 9.2.5. transfere ao futuro arrendatário custos e passivos históricos relacionados ao contrato anterior, impondo obrigação econômica elevada para indenizar ativos e desequilíbrios cuja lógica não se compatibiliza com o regime de reversão dos bens públicos ao Poder Concedente. Além de juridicamente questionável, a medida reduz a atratividade do certame, restringe a concorrência e pode comprometer a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública, conforme inclusive apontado pelo TCU no Acórdão 2711/2020-Plenário. A eventual sucessão contratual não deve resultar na transferência de riscos pretéritos, sob pena de elevar artificialmente os custos de entrada, desestimular a participação de interessados e comprometer a competitividade do certame. Mantida alguma obrigação indenizatória, recomenda-se que ela se limite estritamente aos bens efetivamente transferidos e cuja assunção pelo novo arrendatário se deva à continuidade da prestação de serviços públicos.
214	Minuta de Edital	12.1.9	Vedação de Consórcio por motivo específico: Conforme o item 12.1.9 da Minuta de Edital, é vedada a formação de Consórcio entre empresas de Grupos Econômicos distintos em que ambos, cumulativamente: a) detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres localizadas nos Complexos Portuários de Itajaí, de São Francisco do Sul, de Imbituba e do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina; e b) atuem no mercado de transporte marítimo regular de contêineres. Tal vedação impõem restrição adicional à legislação concorrencial e à jurisprudência do CADE, bem como configura fator limitante na participação de grandes grupos atuantes nas localidades elencadas, o que prejudica a atratividade do certame. Desta forma, sugere-se a eliminação da previsão determinada no item 12.1.9 da Minuta de Edital.
215	Minuta de Contrato	Item 7 do contrato obrigações e prerrogativas das partes	A configuração prevista para o Porto de Itajaí durante o período de transição e de reformas dos berços merece especial atenção sob o ponto de vista da atratividade e da segurança operacional do terminal de contêineres. A necessidade de compartilhamento da estrutura portuária entre a operação de contêineres e a temporada de navios de cruzeiro, somada às intervenções necessárias para reforma e adequação dos berços, poderá provocar uma redução significativa da capacidade operacional disponível para os

			navios de carga. Essa situação se torna ainda mais preocupante considerando que os navios de cruzeiro possuem prioridade de atracação. Na prática, durante determinados períodos, os armadores de contêineres poderão enfrentar maior risco de espera, alteração de janela de atracação e imprevisibilidade operacional. Para um armador, previsibilidade de berço e cumprimento das janelas de atracação são fatores determinantes na escolha e manutenção de uma escala. Portanto, iniciar uma nova operação em Itajaí em um cenário de berços em reforma, capacidade temporariamente reduzida e compartilhamento com navios de cruzeiro que possuem prioridade de atracação pode representar um fator de forte desestímulo à implantação ou manutenção de linhas regulares de contêineres no Porto de Itajaí. Diante disso, entendemos ser fundamental que o planejamento da concessão e da fase de transição contemple medidas capazes de assegurar capacidade mínima, previsibilidade e continuidade operacional ao terminal de contêineres, especialmente durante o período das obras, evitando que uma limitação temporária de infraestrutura comprometa a competitividade do Porto de Itajaí e afaste armadores justamente no período de retomada e consolidação de suas operações. Em relação à movimentação mínima de carga geral, entendemos que a previsão de apenas 60 mil toneladas por ano é extremamente baixa e pouco representativa diante da capacidade operacional e da importância estratégica do terminal do Porto de Itajaí. A movimentação mínima nesse patamar pode resultar em subutilização de uma infraestrutura portuária de grande relevância, sem gerar o aproveitamento adequado da capacidade disponível, da mão de obra e do potencial econômico do porto. Diante disso, sugerimos que seja estabelecida uma movimentação mínima de 500 mil toneladas de carga geral por ano, criando um compromisso efetivo de diversificação e utilização do terminal. Essa exigência contribuiria para ampliar a movimentação portuária, diversificar as cargas, reduzir a dependência exclusiva da operação de contêineres, gerar novas oportunidades de trabalho e fortalecer toda a cadeia econômica ligada ao Porto de Itajaí. Portanto, propomos a revisão da movimentação mínima anual de carga geral de 60 mil para 500 mil toneladas, estabelecendo uma meta mais compatível com a capacidade, a estrutura e o potencial econômico do terminal. Em relação aos trabalhadores que atualmente integram o sistema portuário de Itajaí, entendemos ser de extrema importância que o processo de concessão contemple mecanismos de proteção e segurança para aqueles que dedicaram 30 anos ou mais de suas vidas às operações deste terminal. São trabalhadores que participaram diretamente da construção da história, da produtividade e da eficiência do Porto de Itajaí e que hoje, em sua maioria, encontram-se em uma fase avançada de suas trajetórias profissionais. Diante das possíveis mudanças no modelo de exploração do terminal e também de eventuais alterações na legislação portuária, sugerimos que seja estabelecida uma regra de transição que assegure aos trabalhadores atualmente integrantes do sistema a continuidade de suas atividades, preservando suas condições de trabalho e sem redução salarial, até o seu desligamento natural do sistema. Importante destacar que essa proteção teria caráter essencialmente transitório, sem impedir a modernização do porto ou estabelecer obrigação permanente para futuras contratações.
216	Minuta de Contrato	Item 7 . 7.1 - Obrigação da Arrendatária	Em relação à participação no futuro leilão do terminal do Porto de Itajaí, entendemos ser importante que seja avaliada a restrição à participação da PORTONAVE S.A. – Terminais Portuários de Navegantes, que atualmente já opera um terminal de contêineres na margem oposta do Rio Itajaí-Açu. A preocupação está diretamente relacionada à preservação da concorrência dentro do Complexo Portuário de Itajaí. Permitir que a PORTONAVE, ou empresa pertencente ao mesmo grupo econômico, venha também a administrar o terminal de contêineres do Porto de Itajaí poderia resultar em uma elevada concentração da operação de contêineres nas

			duas margens sob um mesmo controle econômico. Entendemos que o interesse público está justamente no sentido contrário: ter operadores distintos competindo entre si pela atração de cargas, armadores e novas linhas marítimas. A presença de dois operadores independentes nas margens de Itajaí e Navegantes cria um ambiente mais competitivo, estimula investimentos, produtividade e melhores condições comerciais, além de ampliar as possibilidades de atração de diferentes armadores para o complexo portuário. Por esse motivo, sugerimos que a ANTAQ e os demais órgãos responsáveis pela modelagem do leilão avaliem a adoção de restrição à participação da PORTONAVE e de empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico, ou de mecanismos concorrenciais equivalentes que impeçam uma concentração excessiva das operações de contêineres nas duas margens. O objetivo não é criar qualquer impedimento direcionado simplesmente a uma empresa, mas preservar a concorrência, evitar uma possível concentração de mercado e garantir que o Porto de Itajaí tenha um operador independente, capaz de disputar cargas e atrair novos armadores, fortalecendo todo o Complexo Portuário de Itajaí.
217	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.8 - Criação de Programa Permanente de Expansão do Porto Público O edital deveria estabelecer obrigação contratual para que a futura arrendatária apresente, periodicamente, Plano de Expansão Patrimonial da Autoridade Portuária. Esse plano deverá indicar: • áreas passíveis de incorporação e cronograma de aquisição; • novos berços; • novas retroáreas; • novos arrendamentos. Isso evita que o Porto fique estagnado durante décadas.
218	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.x - Novo Terminal Público de Carga Geral O edital já estabelece movimentação mínima anual de aproximadamente 63 mil toneladas de carga geral, reconhecendo a importância desse segmento. Entretanto, seria recomendável prever também mecanismos voltados ao crescimento dessa atividade. Assim, propõe-se que o contrato estabeleça obrigação de realização de estudos destinados à implantação de novo terminal público especializado em carga geral, mediante futuro arrendamento público. Essa medida fortalece a diversificação da matriz operacional do Porto de Itajaí.
219	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.11 - Relação Porto-Cidade Solicita-se ampliar os investimentos obrigatórios na relação Porto-Cidade, não apenas obras internas. Também investimentos que beneficiem diretamente a população: • mobilidade urbana; • acessibilidade; • integração paisagística; • recuperação de áreas públicas; • ciclovias; • espaços de convivência; • revitalização do entorno portuário. O Porto Público deve gerar desenvolvimento para toda a cidade.
220	Minuta de Edital	2.1	Inclusão do item 2.13 - Instituição de Plano de Mitigação dos Impactos Sociais da Concessão O edital deve prever a obrigatoriedade de elaboração, antes da assinatura do contrato, de um Plano de Mitigação dos Impactos Sociais decorrentes da implantação da concessão. Esse plano deverá contemplar medidas específicas destinadas aos trabalhadores portuários avulsos e demais trabalhadores cuja renda dependa diretamente da movimentação operacional do Porto de Itajaí. A implantação da concessão não pode transferir integralmente aos trabalhadores o custo econômico do período de transição.
221	Minuta de Contrato	2.1	2.1 - As condições e regras de acesso aos Berços são as definidas pela Administração do Porto. JUSTIFICATIVA O REP do porto de Itajaí data de 2018, embora preveja diversas modalidades de operação, foi redigido quando exclusivamente se movimentava contêineres pela antiga arrendatária. Passados quase uma década, a carga geral passou a ser constante no porto, operação ro-ro etc. Também, houve crescimento do tamanho dos navios se fazendo necessário novas medições nos berços para concretamente se poder

			operacionalizar a operação com mais de um navio simultâneo. Assim sendo, apresentamos a seguinte sugestão: 2.2.1 A Administração do Porto deverá realizar uma atualização do REP a fim de se adequar à nova realidade das operações, observado o plano diretor do município.
222	Minuta de Contrato	13.1	13.1. Com exceção das hipóteses previstas neste Contrato de Concessão, a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados arrendamento, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: JUSTIFICATIVA O item 13.1, trata dos riscos que a Arrendatária é responsável ao receber a concessão do porto organizado. Há 26 subitens que estipulam os riscos inerentes ao arrendamento, ainda que inicialmente o item 19.1 utilize o termo “sem limitação”, dando o entendimento que a lista não é exaustiva. Ainda, há a possibilidade da Arrendatária pedir reequilíbrio contratual em alguma condições. Assim, é sabido que o atual modelo de mão de obra portuária é definida na Lei 12.815/13, em que dá aos trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO a exclusividade do serviço, e assim, principalmente no Porto de Itajaí, esta mão de obra possui vários direitos adquiridos ao longo dos anos, inclusive estabilidade salarial devido as negociações com os sindicatos e a frequência na operação portuária. Se a pretensa licitante conhece estes fatores, não seria correto de igual forma, se responsabilizar por estes “riscos”? risco de haver diminuição na movimentação e por conseguinte diminuição da renda, risco de desastre naturais que inviabilizem a operação tal qual aconteceu no ano de 2008, e ainda, o “risco” de se obrigar a manter o atual modelo de mão de obra, mesmo havendo alteração legislativa posterior, pois quando contratou com o poder concedente, era conhecedor da modelagem. Assim, tendo em conta os fatores supra, apresentamos como sugestão os seguintes subitens ao item 13.1, para que conste o seguinte: 13.1.27 Risco de ter que manter a média salaria dos trabalhadores portuários avulsos em caso de paralização da operação ocasionado por desastre natural ou queda brusca na movimentação por prolongado tempo, podendo a média salarial ser mantida por contratação de seguro; 13.1.28 Ser obrigada a manter o atual modelo de mão de obra, independentemente de alteração legislativa, garantindo o direito à exclusividade aos trabalhadores já registrados ou cadastrados no OGMO/Itajaí.
223	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Item 2.4.3 Pátio de Triagem - A futura arrendatária irá realizar ações para redução de tempo de fila de modo a promover e resguardar uma boa relação porto-cidade. Com objetivo de mitigar impactos ocasionados pelo sistema rodoviário, será implantado pátio de triagem e fixado níveis de serviços almejados a serem cumpridos pelo futuro arrendatário, para formação de filas aceitáveis, definidos com auxílio de normas técnicas. O estudo de engenharia apresentou copex dos investimento necessários que a arrendatária deverá realizar para atender a demanda do complexo. Dentre eles destacamos o previsto no item I-pátio de triagem, pedido antigo realizado pela classe de motoristas. O Contrato de Arrendamento e seus anexos são os instrumentos jurídicos que atribuem direitos e deveres à Arrendatária. Não há motivos para que um contrato tão complexo e amplo, deixe de prever quais “ações” que a Arrendatária deverá adotar para a redução de tempo de fila, pois mesmo se adotar ações inócuas, em tese teria cumprido com a obrigação do anexo. A cidade carece de atenção a estes profissionais, necessita-se da criação de um conselho ou canal direto visando a participação decisiva dos representantes laborais, visando o estudo de vias alternativas que desafoguem o trânsito na cidade, influenciar a elaboração de projetos e obras de engenharia, identificando e sugerindo ajustes para a segurança no trânsito, tais como semáforos inteligentes, ciclovias seguras e demais condutas que venham dar melhorias no trânsito. A regulamentação da entrada e saída dos caminhões nos gates por meios modernos e agíeis, como a criação de pátio/estacionamento próximo ou dentro do porto com no mínimo 150 vagas, com banheiros, água potável, local

			adequado para refeição e espera segura 24 horas com monitoramento por câmeras é essencial para não ter mais filas externas. Criação de linha de credito para os transportadores autônomos é algo para o desenvolvimento econômico da cidade. Há exemplos de autoridades portuárias pelo mundo afora em que todo recurso que entra para autoridade é reinvestido em novas áreas e no melhoramento da infraestrutura, fato este que os motoristas autônomos por toda sua história e trajetória no Porto de Itajaí merecem uma atenção especial, sugerindo a criação do projeto guincho solidário e o atendimento de socorro 24 horas, a fim de atender os caminhões que vierem a necessitar, através de convenio custeado pela autoridade portuária. Também, um estacionamento que atenda a necessidade dos caminhoneiros, com pavimentação adequada, água, esgoto, energia, servindo para chamada de descarga ou carga no porto ou pátio de triagem, inclusive para os terminais privados, para no mínimo 500 caminhões organizado através de convênio com entidades locais. Assim, que o COPEX preveja as ações que a futura arrendatária deverá realizar para redução de fila, também, que especifique uma localização próxima para este pátio, a fim dos caminhoneiros analisarem a viabilidade do local.
224	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Política de Atendimento ao Caminhoneiro Inserir obrigação de elaboração e cumprimento de uma Política Permanente de Atendimento ao Caminhoneiro, contendo metas de qualidade, segurança, conforto e eficiência logística. Essa política deverá integrar o contrato de concessão e possuir indicadores auditáveis pela ANTAQ. A ANTAQ deverá acompanhar indicadores como: • filas; • tempo de permanência; • reclamações; • indisponibilidade dos gates; • funcionamento do aplicativo; • qualidade do pátio. O não cumprimento deverá gerar penalidades contratuais.
225	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Tempo máximo de espera O edital e o Contrato devem estabelecer níveis mínimos de serviço perante ao transporte rodoviário. Exemplo: • Tempo médio entre chegada ao gate e ingresso no terminal. • Tempo máximo para atendimento documental. • Tempo máximo para permanência do caminhão dentro do terminal. • Tempo máximo para retirada de contêiner. Sempre que houver descumprimento dos indicadores, deverá haver: • multa contratual; • abatimento do indicador de desempenho; • registro obrigatório perante a ANTAQ.
226	Estudo ITJ01 - Seção A - Apresentação		Manifestação da PRATICOSZP21 referente ao ARRENDAMENTO ITJ01: Cumprimentando-os cordialmente passamos a tratar da inclusão no CAPEX do processo de Arrendamento do Porto de Itajaí-ITJ01 do projeto de construção de um píer de passageiros, em local ser definido em conjunto com o poder concedente. Inicialmente, destacamos que a construção de um novo píer de passageiros, adequado às dimensões dos atuais e futuros navios de cruzeiros, é de grande importância para a economia regional e otimização das operações no Porto de Itajaí, principalmente durante o período de OUT a MAR, quando é realizada a temporada de cruzeiros. No entanto, gostaríamos de destacar alguns aspectos considerados críticos para que a excelente iniciativa possa lograr pleno êxito. Considerando o processo licitatório, em andamento, para a concessão do canal de acesso ao Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, que contempla várias obras de engenharia e infraestrutura para adequar os atuais canais interno e externo e bacias de manobras para o recebimento e operação de navios com dimensões de 336x52m e de 400mx62m. Considerando o natural lapso temporal que ocorrerá entre a realização das etapas do projeto de concessão do canal e do presente processo de arrendamento do Porto de Itajaí. Considerando que o local de implantação do novo píer de passageiros ainda será definido em conjunto com o poder concedente. Considerando o eventual futuro aumento das dimensões (LOA e boca) dos navios de cruzeiro que operam, atualmente, em Itajaí. Considerando que os requisitos de

			engenharia e infraestrutura do futuro píer de passageiros (dragagem de aprofundamento, contenção das margens, e outros) deverão estar em consonância com os parâmetros de infraestrutura e engenharia que serão implementadas nas margens do futuro canal de acesso. Considerando a necessidade de realizar estudo/simulação para avaliar e evitar interação hidrodinâmica indesejável entre o navio de cruzeiro atracado no novo píer de passageiros e os navios passantes, manobrando no canal de acesso ao Complexo Portuário. Destacamos a nossa preocupação, como Serviço de Praticagem na ZP-21, quanto à possibilidade de ocorrência de interação hidrodinâmica indesejável entre o navio de cruzeiro atracado no novo píer de passageiros e os navios passantes, navegando no canal de acesso e na bacia de evolução nº2. Essa eventual interação hidrodinâmica, além de comprometer a segurança da navegação poderá diminuir a eficiência das operações portuárias. Dessa forma, visando contribuir com o presente processo, sugerimos a inclusão no estudo para definição do local de implantação do novo terminal de passageiros das seguintes ações: - realizar simulações, com a elaboração de modelagem física e numérica em ambiente virtual em simulador do tipo FMSS (Full Mission Shiphandling Simulator), em “fast-time” e real-time”, integradas com planos de análise de riscos, para avaliar a interação hidrodinâmica entre o maior navio-tipo de cruzeiro atracado no novo píer de passageiros e os maiores navios-tipo conteneiros de 366mx52m e 440mx62m, passantes no futuro canal de acesso e bacia de evoluções nº2 (previstos no projeto de concessão do canal de acesso); - estabelecer premissa de que o local escolhido garanta a não existência da interação hidrodinâmica indesejável mencionada; - estabelecer premissa que garanta a observação e alinhamento dos parâmetros de engenharia e infraestrutura do projeto de concessão do canal de acesso com aqueles do projeto do novo píer de passageiros; e - incluir no estudo a avaliação da possibilidade de afastar (na direção de terra) a infraestrutura portuária do futuro cais do píer de passageiros em relação às atuais margens do canal. “Retraindo” o cais em relação às margens, oportunizando maior distância entre o navio atracado e o canal de acesso, de forma a garantir espaço suficiente para evitar a interação hidrodinâmica, mesmo com o eventual crescimento das dimensões (boca) dos navios de cruzeiro. Muito obrigado.
227	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Número mínimo de Gates Não basta dizer "gates automatizados". O edital deve estabelecer quantitativo mínimo proporcional à movimentação. Também deve exigir: • leitura automática de placas; • OCR dos contêineres; • leitura RFID quando disponível; • pesagem integrada; • emissão automática de comprovante; • integração com Receita Federal, MAPA, Vigiagro e sistemas portuários.
228	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Comprovante eletrônico obrigatório O Edital deve prever ao concessionário que todo motorista que usar o terminal deverá receber automaticamente: • horário de chegada; • horário de ingresso; • horário de atendimento; • horário de saída; • motivo de eventual retenção. Esse documento deverá servir como prova em eventual reclamação.
229	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Aplicativo do Motorista O Edital deverá conter a obrigação da concessionária a disponibilizar aplicativo gratuito contendo: • posição da fila; • previsão de atendimento; • documentação pendente; • canal de comunicação; • mapa interno; • localização do box; • avisos operacionais.
230	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Ouvidoria exclusiva do caminhoneiro Deve existir obrigação da concessionária de criar canal exclusivo. Com: • WhatsApp; • telefone; • aplicativo; • formulário eletrônico. Prazo máximo: • resposta em 48 horas; • solução em até 15 dias. Todos os dados deverão compor relatório público mensal.
231	Estudo ITJ01 - Seção C -		Transparência operacional O estudo deve trazer obrigações a concessionária de Publicação diária em pagina eletrônica e

	Engenharia		painel informativo em dimensões e proporções de grande visibilidade nas entradas do terminal, catracas e gates de: • tempo médio de espera; • quantidade de caminhões atendidos; • tempo médio por operação; • indisponibilidade dos gates; • congestionamentos.
232	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Pátio de triagem humanizado O edital deve deixar claro que o pátio não poderá servir como área permanente de retenção operacional. Sua finalidade deverá ser exclusivamente organizar o fluxo logístico e possuir Estrutura mínima obrigatória com os itens obrigatórios: • banheiros 24 horas; • chuveiros; • água potável; • restaurante ou lanchonete; • sala climatizada; • Wi-Fi gratuito; • tomadas para carregamento; • iluminação; • vigilância; • monitoramento por câmeras; • ambulatório ou primeiros socorros; • área de descanso; • dormitórios para repouso; • estacionamento seguro. O pátio deverá prever Área para serviços ao caminhoneiro como: • borracharia; • manutenção leve; • abastecimento; • apoio mecânico; • atendimento bancário eletrônico; • loja de conveniência.
233	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Conselho Consultivo dos Usuários Rodoviários O Edital deve imputar ao concessionário a criação de comissão permanente composta por: • transportadores; • caminhoneiros autônomos; • operadores logísticos; • concessionária; • autoridade portuária. Reuniões trimestrais obrigatórias.
234	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Plano de Contingência O Edital deve prever a obrigação da concessionária apresentar dentro de 90 (noventa) dias ao poder concedente um plano de contingência, sempre que houver: • pane nos gates; • greve; • enchentes; • acidentes; • falhas sistêmicas, A Arrendatária deverá ativar plano específico para evitar formação de filas externas e atender os caminhoneiros em tempo razoável.
235	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Criação do Programa "Motorista Parceiro do Porto". O edital pode prever que a concessionária mantenha um espaço físico nos gates de entrada para que nos casos eventuais de familiares de caminhoneiros que estejam em viagem possam permanecer a sua espera e um programa permanente de relacionamento com os caminhoneiros, incluindo: • pesquisas periódicas de satisfação; • treinamentos sobre procedimentos portuários; • campanhas de saúde e segurança; • vacinação em parceria com o SUS; • ações de prevenção de acidentes; • reconhecimento de boas práticas; • participação dos representantes dos caminhoneiros na revisão anual dos indicadores de desempenho. Isso muda a lógica da concessão: o caminhoneiro deixa de ser tratado apenas como um elo da cadeia logística e passa a ser reconhecido como um usuário essencial da infraestrutura pública, com direitos mínimos de atendimento, transparência e dignidade, alinhando o edital às melhores práticas internacionais de gestão portuária e de logística integrada.
236	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Compensação Financeira por Atraso Operacional ao Transportador Rodoviário O edital deverá prever que a concessionária estabeleça indicadores máximos de tempo para atendimento de veículos destinados às operações de carga e descarga. Ultrapassado o tempo máximo estabelecido, sem que o atraso decorra de culpa do transportador, o motorista ou transportador fará jus a uma compensação financeira automática. A compensação deverá observar os seguintes princípios: • O tempo de tolerância deverá ser previamente definido no contrato de concessão (por exemplo, 90 ou 120 minutos). • Ultrapassado esse limite, inicia-se o pagamento de indenização por hora ou fração de atraso. • O pagamento deverá ocorrer automaticamente, mediante os registros eletrônicos dos horários de entrada, atendimento e saída do veículo. • A concessionária não poderá exigir requerimento administrativo do motorista para efetuar o pagamento. • Os valores deverão ser atualizados anualmente por índice oficial. Fundamentação O caminhoneiro é usuário da infraestrutura pública concedida e

			não pode suportar sozinho os prejuízos decorrentes da ineficiência operacional do terminal. Filas excessivas provocam: • perda de produtividade; • aumento do custo do frete; • consumo adicional de combustível; • desgaste do veículo; • comprometimento da jornada legal do motorista; • redução da renda do transportador autônomo; • aumento dos custos logísticos da cadeia produtiva. A criação desse mecanismo induz a concessionária a investir continuamente na eficiência operacional, reduzindo filas e melhorando a competitividade do Porto de Itajaí. Como alternativa o Edital pode também criar um Fundo de Eficiência Logística do Transportador Rodoviário. Sempre que os indicadores de tempo forem descumpridos, a concessionária recolherá valores ao fundo, que serão utilizados para: • indenizar automaticamente os motoristas prejudicados; • financiar melhorias no pátio de triagem; • apoiar programas de segurança e descanso dos caminhoneiros; • investir em tecnologia para redução das filas.
237	Minuta de Edital	1	TESTE DE LIMITE DE CARACTERES: este conteúdo é apresentado exclusivamente para verificar o número máximo de caracteres aceito pelo formulário eletrônico da ANTAQ. Não se trata de contribuição material, manifestação de mérito ou pedido administrativo. Solicita-se desconsiderar integralmente este texto, cuja única finalidade é testar a capacidade técnica do campo de preenchimento. Texto de preenchimento para ensaio técnico do formulário eletrônico. Esta passagem não contém contribuição de mérito e serve apenas para aferir, de modo controlado, a quantidade de caracteres que o sistema permite inserir, manter e transmitir sem truncamento. Após a colagem, serão conferidos o conteúdo exibido, a possibilidade de avançar e a integridade do comprovante gerado. Nenhuma afirmação deste bloco deverá ser interpretada como posição institucional, proposta de alteração, concordância, impugnação, renúncia ou reconhecimento de fato ou de direito. Texto de preenchimento para ensaio técnico do formulário eletrônico. Esta passagem não contém contribuição de mérito e serve apenas para aferir, de modo controlado, a quantidade de caracteres que o sistema permite inserir, manter e transmitir sem truncamento. Após a colagem, serão conferidos o conteúdo exibido, a possibilidade de avançar e a integridade do comprovante gerado. Nenhuma afirmação deste bloco deverá ser interpretada como posição institucional, proposta de alteração, concordância, impugnação, renúncia ou reconhecimento de fato ou de direito. Texto de preenchimento para ensaio técnico do formulário eletrônico. Esta passagem não contém contribuição de mérito e serve apenas para aferir, de modo controlado, a quantidade de caracteres que o sistema permite inserir, manter e transmitir sem truncamento. Após a colagem, serão conferidos o conteúdo exibido, a possibilidade de avançar e a integridade do comprovante gerado. Nenhuma afirmação deste bloco deverá ser interpretada como posição institucional, proposta de alteração, concordância, impugnação, renúncia ou reconhecimento de fato ou de direito. Texto de preenchimento para ensaio técnico do formulário eletrônico. Esta passagem não contém contribuição de mérito e serve apenas para aferir, de modo controlado, a quantidade de caracteres que o sistema permite inserir, manter e transmitir sem truncamento. Após a colagem, serão conferidos o conteúdo exibido, a possibilidade de avançar e a integridade do comprovante gerado. Nenhuma afirmação deste bloco deverá ser interpretada como posição institucional, proposta de alteração, concordância, impugnação, renúncia ou reconhecimento de fato ou de direito. Texto de preenchimento para ensaio técnico do formulário eletrônico. Esta passagem não contém contribuição de mérito e serve apenas para aferir, de modo controlado, a quantidade de caracteres que o sistema permite inserir, manter e transmitir sem truncamento. Após a colagem, serão conferidos o conteúdo exibido, a possibilidade de avançar e a integridade do comprovante gerado. Nenhuma afirmação deste bloco deverá ser interpretada como posição institucional, proposta de alteração, concordância, impugnação, renúncia ou reconhecimento de fato ou de direito. Texto de preenchimento para ensaio técnico do formulário eletrônico. Esta passagem não contém contribuição de mérito e serve apenas para aferir, de modo controlado, a quantidade de caracteres que o sistema permite inserir, manter e transmitir sem truncamento. Após a colagem, serão conferidos o conteúdo exibido, a possibilidade de avançar e a integridade do comprovante gerado. Nenhuma afirmação deste bloco deverá ser interpretada como posição institucional, proposta de alteração, concordância,

			impugnação, renúncia ou reconhecimento de fato ou de direito. Texto de preenchimento para ensaio técnico do formulário eletrônico. Esta passagem não contém contribuição de mérito e serve apenas para aferir, de modo controlado, a quantidade de caracteres que o sistema permite inserir, manter e transmitir sem truncamento. Após a colagem, serão conferidos o conteúdo exibido, a possibilidade de avançar e a integridade do comprovante gerado. Nenhuma afirmação deste bloco deverá ser interpretada como posição institucional, proposta de alteração, concordância, impugnação, renúncia ou reconhecimento de fato ou de direito. Texto de preenchimento para ensaio técnico do formulário eletrônico. Esta passagem não contém contribuição de mérito e serve apenas para aferir, de modo controlado, a quantidade de caracteres que o sistema permite inserir, manter e transmitir sem trun
238	Minuta de Contrato	7.1.6.3	A Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos - CLIA BRASIL, representando as empresas do setor, propõe nova redação, seguida de breve justificativa, para o item em referência, que trata de sua atividade obrigatória fora da área a ser arrendada, como segue: i- Elaboração de estudos para, em conjunto com o poder concedente, definição do local e de projeto de referência para implantação do Terminal de Passageiros de Cruzeiros, incluindo EVTEA, manobrabilidade e simulação náutica, interferências com o canal e demais instalações portuárias, levantamentos batimétricos e geotécnicos, interfaces ambientais e de mobilidade terrestre, estratégia de licenciamento e providências de protocolo definidas orçamento e cronograma físico-financeiro de implantação – prazo previsto: até o final do Ano 1. ii - (inexistente) - Na elaboração dos estudos, a arrendatária deverá inventariar e avaliar, técnica e juridicamente, material já existente que será disponibilizado pelo poder concedente. – Prazo previsto: 180 dias iii - (inexistente) - O Terminal de Passageiros de Cruzeiros deverá ter capacidade para atender operações de trânsito e operações (homeport / turnaround), embarques e desembarques, no mesmo dia, de passageiros de viagem inicial ou encerrada navio com capacidade, observados os parâmetros náuticos mínimos atuais, 350 m de LOA, 10 m de calado e 51 m de boca, para até 7.000 passageiros e 2.000 tripulantes, ou mais, conforme os estudos de picos simultâneos de passageiros, bagagens, tripulação, autoridades, veículos e serviços, segregação segura de fluxos de chegada e partida, e outros requisitos definidos pelas autoridades competentes, sujeitos à aprovação das autoridades competentes. iv - Implantação e entrada em operação de Terminal de Passageiros de Cruzeiros, com píer/cais dedicado às operações de passageiros, abrangendo a infraestrutura de acostagem e amarração, dragagem de implantação quando necessária, gangways e interfaces navio-terminal, edifício terminal de passageiros, sistemas de embarque e desembarque, processamento de bagagens, segurança e controle de acesso, instalações para autoridades intervenientes, áreas de apoio a tripulantes, acessibilidade, infraestrutura intermodal e terrestre, áreas de embarque e desembarque de ônibus, vans, táxis, veículos por aplicativo e automóveis, estacionamento de curta e longa permanência e áreas operacionais e de serviço necessárias ao funcionamento do terminal. Prazo previsto: até o final do Ano 4. BREVE JUSTIFICATIVA Um Terminal de Passageiros de Cruzeiros Marítimos no Porto Itajaí, com píer/cais de atracação, em área segregada das operações de carga e estrutura física para agilizar embarque/desembarque e trânsito de grandes volumes de passageiros, tripulantes, bagagens e veículos, permitirá receber mais e maiores navios e ampliar o consumo local de produtos e serviços turísticos. Em 2024/25 foram 41 escalas e 158.255 leitos ofertados, em 2025/26, 37 e 154.006, e para 2026/27 estão programadas 39 escalas e 164.716 leitos, a revelar demanda recorrente e perspectiva de continuidade. A Prefeitura estima que a temporada 2025/26 tenha gerado R$ 50 milhões na economia local. Se aplicada a referência do Estudo CLIA Brasil/FGV 2024/25 -- gasto de R$ 920/passageiro, nos locais de

			embarque/desembarque, e R$ 710, nos de escala -- a 1.500 embarques/desembarques e 3.000 trânsitos em cada uma das 37 escalas de 2025/26, o impacto chegaria a quase R$ 130 milhões, afora despesas operacionais dos navios — tarifas, praticagem, operação do terminal, transporte terrestre e aquisição de suprimentos – cadeia que será potencializada com o novo Terminal. Daí propor-se 1 ano, em vez de 3, para a conclusão dos estudos, e até 4 anos, em vez de 6, para sua implantação e entrada em operação, e capacidade de planejamento de até 7.000 passageiros e 2.000 tripulantes é parâmetro indicado para evitar obsolescência precoce, a ser validado e dimensionado pela arrendatária, e aprovado pelas autoridades competentes.
239	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Item 5.2 Demanda macro – contêineres Questionamento da projeção de macrodemanda de contêineres: Solicita-se o detalhamento da metodologia e dos cálculos utilizados para a obtenção da macrodemanda tendencial, uma vez que a aplicação das taxas de crescimento do cenário tendencial (obtidas no Plano Mestre) sobre a série histórica observada não reproduz os valores informados. Adicionalmente, a projeção sugere um acréscimo de, aproximadamente, 1 milhão de TEUs entre 2024 e 2028, o que parece incompatível com o comportamento histórico da demanda do complexo portuário. Como referência, a movimentação observada em 2024 foi da ordem de 1,24 milhão de TEUs e a projeção, em 2028, de 2,29 milhões de TEUs. Dessa forma, entende-se que os resultados apresentados podem estar superestimando a demanda potencial do empreendimento. Caso a projeção de macrodemanda esteja inflacionada, há impacto direto nas etapas subsequentes do estudo. Diante disso, solicita-se: a) A apresentação detalhada das premissas adotadas e da memória de cálculo da projeção de macrodemanda; b) A justificativa para o expressivo crescimento projetado entre 2024 e 2028; e c) A reavaliação dos resultados caso sejam identificadas inconsistências metodológicas que conduzam à superestimação da demanda.
240	Minuta de Contrato	7.1.6.3	Sugere-se incluir cláusula no contrato para esclarecer que a locação de equipamentos considerada nos estudos de modelagem tem caráter meramente referencial, preservando-se a liberdade empresarial da arrendatária para definir os meios para atingir os objetivos e metas de continuidade e desempenho, incluindo a autonomia para decidir sobre tipo, quantidade e fornecedor dos equipamentos que considerar necessários. Propõe-se a seguinte redação: 7.1.6.3.1. Equipamentos de apoio à transição operacional. A relação e os quantitativos de equipamentos constantes do Anexo C2 – Locação da Seção C do EVTEA, incluindo reach-stackers, empilhadeira para contêiner vazio, empilhadeiras de garfo, empilhadeiras elétricas e plataforma elevatória, constituem exclusivamente premissas referenciais da modelagem econômico-financeira e operacional, adotadas para estimar os custos de continuidade das operações no primeiro Ano do Arrendamento. 7.1.6.3.1.1. A Arrendatária não estará obrigada a locar tais equipamentos, tampouco a adotar os quantitativos, modalidades de disponibilização ou valores de locação indicados no EVTEA, desde que assegure a continuidade das Atividades e o atendimento dos Parâmetros do Arrendamento, da Movimentação Mínima Exigida e dos demais requisitos deste Contrato e de seus Anexos. 7.1.6.3.1.2. A contratação, aquisição, locação ou utilização de equipamentos de apoio operacional será de livre escolha da Arrendatária, observadas as normas aplicáveis, inexistindo obrigação de contratação junto a qualquer fornecedor, proprietário ou parte específica.
241	Minuta de Contrato	9.2.5	(9.2.5 - PARTE 1/2) O novo arrendatário precisará pagar compensação pelo ressarcimento de ativos existentes indenizáveis, conforme cláusula 9.2.5 da Minuta Contratual. As Seções C e D do EVTEA indicam o valor total de R$ 140.385.997,30 (data-base abril/2025) referente a tais ativos, contemplando bens oriundos tanto da APM Terminals quanto da JBS Terminais, mas não distingue os valores que seriam devido a uma e à outra, ou memorial de cálculo que concilie

			esses valores com o valor histórico de R$ 25.100.458,61 (data-base abril/2022) previsto na Nota Técnica nº 133/2025. Além disso, os documentos não garantem que a depreciação até a efetiva transferência ou pagamento pelo novo arrendatário será atualizada, havendo risco de que o novo arrendatário pague um valor agregado modelado sem ajuste prévio vinculante que considere a depreciação física, obsolescência, indisponibilidade ou deterioração ocorridas nos equipamentos até o seu efetivo recebimento, transferindo ao novo arrendatário parte do custo econômico do uso pretérito dos equipamentos. Sugere-se: (1) que a modelagem econômico-financeira do EVTEA detalhe o memorial de cálculo que chegou ao montante de R$ 140.385.997,30, especificando quais valores são oriundos de equipamentos da APM Terminals e quais são oriundos da JBS Terminais; (2) que a modelagem econômico-financeira considere a depreciação e deterioração efetiva desses bens desde 2022, para formação do valor a ser pago pelo futuro arrendatário; e (3) a inclusão de mecanismo de ajuste contratual do valor a ser efetivamente pago pelo arrendatário, conforme o valor residual efetivo dos ativos verificados no ato de entrega, acrescentando a subcláusula 9.2.5.2 e alterando a parte final da subcláusula 15.4.1 do Contrato: 9.2.5.2. A parcela dos pagamentos anuais previstos na Cláusula 9.2.5 correspondente ao Ressarcimento de Ativos Existentes Indenizáveis ficará limitada ao valor residual dos ativos efetivamente entregues à Arrendatária na Data de Assunção, apurado mediante inventário físico e laudo de avaliação independente, nos termos das subcláusulas 15.4 e seguintes deste Contrato. 9.2.5.2.1. Considera-se Ressarcimento de Ativos Indenizáveis a parcela dos pagamentos anuais previstos na Cláusula 9.2.5 correspondente ao montante máximo de R$ 140.385.997,30, a ser paga em conta indicada pelo Poder Concedente, a título de indenização pelo recebimento de bens existentes vinculados ao Arrendamento e necessários à continuidade operacional, conforme os termos e procedimentos previstos nesta Cláusula. 9.2.5.2.2. O inventário e o laudo identificarão, para cada ativo: (i) descrição e número de identificação; (ii) titularidade e inexistência de ônus; (iii) valor de aquisição e data-base; (iv) depreciação acumulada pelo uso até a Data de Assunção; (v) vida útil remanescente; (vi) estado de conservação, disponibilidade e capacidade operacional; (vii) valor de mercado e valor residual; e (viii) beneficiário do ressarcimento. 9.2.5.2.3. A Arrendatária não responderá por depreciação, deterioração, indisponibilidade, obsolescência ou demais custos e riscos relativos ao período anterior à Data de Assunção. Eventual diferença positiva em favor da Arrendatária entre o valor total considerado para fins da indenização no parcelamento previsto na cláusula 9.2.5 e o valor residual apurado nos termos da cláusula 15.4 será compensada nas parcelas vincendas ou restituída à Arrendatária, conforme o caso. O pagamento correspondente a ativo não entregue, indisponível, anormalmente deteriorado, gravado ou cuja titularidade não seja comprovada ficará retido até a regularização ou apuração definitiva, sem prejuízo da atualização do valor. (CONTINUA)
242	Minuta de Contrato	9.2.5	(9.2.5 - PARTE 2/2) 9.2.5.2.4. Não integrarão o ressarcimento os bens já integralmente amortizados ou depreciados, os não executados, e os dispensáveis à continuidade operacional nos termos do Plano Básico de Implantação aprovado. 9.2.5.2.5. O montante de R$ 140.385.997,30 constitui valor estimado e limite máximo definitivo reconhecido pela ANTAQ, cujo pagamento delimita a obrigação da Arrendatária, não sendo devido qualquer valor adicional. Eventual diferença a menor será deduzida nas parcelas seguintes previstas na cláusula 9.2.5 ou restituída à Arrendatária, atualizada pelo mesmo índice aplicável ao Contrato, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando cabível. 15.4.1. A Arrendatária poderá recusar-se, motivadamente, a receber bens móveis considerados desnecessários à operação e manutenção das Atividades ou cuja deterioração os torne inapropriados ou evidencie que os custos de substituição por novos ou alternativos são mais eficientes; tal recusa não

			implicará direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, sem prejuízo da exclusão do ativo do Ressarcimento de Ativos Existentes Indenizáveis ou do correspondente ajuste, retenção, compensação ou restituição do valor pago.
243	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Entende-se que o dever de indenização pelo recebimento de ativos existentes pela Arrendatária se limitará aos bens não reversíveis oriundos da APM Terminals e JBS Terminais, conforme previstos nas Seções C (Engenharia) e D (Operacional) do EVTEA e no item 4.31 da Nota Técnica nº 133/2025. Desse modo, entende-se que não haverá outros bens a serem indenizados à Autoridade Portuária ou a terceiros, de modo que os bens reversíveis da autoridade portuária indicados no item 4.32 da referida Nota Técnica foram devidamente depreciados e amortizados com o termo da operação anterior e serão recebidos pela Arrendatária sem necessidade de pagamento de indenização adicional. Está correto o entendimento? Pede-se deixar essa informação clara nos estudos de modelagem e na minuta contratual, bem como decompor de forma clara nos estudos os valores de indenização devidos relativos a cada ativo.
244	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Para fins de validação da demanda macro atribuída ao Complexo Portuário de Itajaí, o estudo deverá considerar expressamente a pressão concorrencial exercida pelos terminais de contêineres localizados em Itapoá, Imbituba e no Complexo Portuário de Antonina-Paranaguá, em consonância com a delimitação do mercado relevante adotada pela ANTAQ na Nota Técnica nº 7/2026. A análise deverá demonstrar, de forma quantitativa, como os fluxos de carga foram alocados entre os portos concorrentes, com indicação das matrizes origem-destino, custos logísticos, capacidades, conectividade marítima e demais premissas utilizadas. A projeção deverá distinguir: (i) a demanda total do mercado regional relevante; (ii) a parcela potencialmente destinada ao Complexo Portuário de Itajaí; e (iii) a repartição intraportuária dessa parcela entre o terminal ITJ01 e os demais terminais do Complexo. Deverão ser apresentados cenários de sensibilidade para diferentes níveis de migração de cargas aos portos concorrentes, com os correspondentes impactos sobre a demanda micro, as receitas projetadas, o cronograma de investimentos e os indicadores econômico-financeiros do projeto.
245	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Nos documentos analisados, não há indicação de que a concorrência com os portos de Imbituba e São Francisco do Sul tenha sido considerada na projeção de demanda de carga geral. Solicita-se que o estudo considere os efeitos dessa concorrência para a demanda macro e micro.
246	Minuta de Contrato	13.2	Por um lado, a Seção C do EVTEA (Engenharia) prevê que o acesso aquaviário será aprofundado para -16m no âmbito de concessão separada do canal, com investimento previsto para o ano 4 da concessão do canal, o que possibilitará o recebimento de navios maiores no terminal portuário, conforme previsto no item 2.2.4. Por outro lado, a minuta contratual atribui genericamente à Arrendatária o risco de "não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo" (13.1.19). Considerando que o aprofundamento do acesso aquaviário será executado por terceiro, e é condição necessária para que o terminal portuário possa receber navios de maior porte e assim aumentar a sua capacidade operacional (e atender a MME projetada), sugere-se a inclusão de cláusula que aloque ao Poder Concedente o risco de não atendimento da MME projetada em caso de atraso ou descumprimento do prazo de dragagem previsto na Seção C do EVTEA. 13.2.11. Constitui risco do Poder Concedente a não disponibilização, a redução, a restrição ou a perda superveniente, total ou parcial, das condições de navegabilidade, profundidade, calado operacional, largura, manobrabilidade ou demais parâmetros do acesso aquaviário público que tenham sido considerados no EVTEA e nos Parâmetros do Arrendamento para o atendimento do perfil de frota projetado, desde que: i. o evento não decorra de ato,

			omissão, inadimplemento da Arrendatária; ii. o evento resulte em restrição objetiva à recepção, operação ou permanência das embarcações consideradas para definir os parâmetros de capacidade, demanda ou investimentos do Arrendamento; e iii. haja impacto material comprovado a um ou mais do seguintes componentes operacionais: capacidade aquaviária do canal, Movimentação Mínima Exigida, investimentos obrigatórios, as receitas ou os custos do Arrendamento. 13.2.11.1. Na hipótese prevista nesta Subcláusula, será instaurado procedimento de Revisão Extraordinária, nos termos da Cláusula 14, para apuração do desequilíbrio econômico-financeiro e definição da medida de recomposição aplicável, que poderá incluir, isolada ou cumulativamente, a adequação temporária dos Parâmetros do Arrendamento, a revisão proporcional da Movimentação Mínima Exigida, a reprogramação de investimentos, a modificação do cronograma de implantação, além dos demais mecanismos de recomposição previstos neste Contrato. 13.2.11.2. Enquanto perdurar os impactos referidos nesta Subcláusula, não incidirão penalidades, nem será exigível o pagamento previsto na Subcláusula 9.2.3.1, na proporção do impacto diretamente atribuível à restrição, desde que a Arrendatária adote medidas razoáveis de mitigação e coopere com a Autoridade Portuária, o Poder Concedente, a ANTAQ e os demais responsáveis pela infraestrutura de acesso aquaviário.
247	Minuta de Contrato	2.2	Considerando que (i) a Autoridade Portuária é responsável pela definição das condições e regras de acesso aos berços do terminal portuário, conforme cláusula 2.2 da Minuta Contratual; e (ii) todos os berços serão públicos durante as duas primeiras fases de investimentos (6 anos), conforme previsto no item 2.2.4 da Seção C do EVTEA (Engenharia), entende-se que o cumprimento da MME definida no Contrato depende não apenas do cumprimento das obrigações de investimento e operacionais assumidas pela arrendatária, mas também da alocação de embarcações de passageiros, carga geral e contêineres nos berços do terminal portuária com observância aos parâmetros mínimos de alocação de tempo por atividade previstos no item 2.2.4 da Seção C do EVTEA (qual seja, 8,2% do tempo de berços disponíveis nas fases 1 e 2 para os serviços de passageiros; 3,8% para operação de carga geral; e 88% do tempo de berços disponíveis nas fases 1 e 2 para contêineres, e 96% do tempo de berços disponíveis para os demais anos do período contratual). Desse modo, sugere-se que esses parâmetros de alocação de tempo previstos no EVTEA sejam considerados parâmetros vinculantes para a programação da Autoridade Portuária, sujeitos à recomposição do equilíbrio contratual em caso de distribuição distinta que aumente a participação da operação de serviços de passageiros em detrimento da operação de contêineres e carga geral. Sugere-se a seguinte adequação da Minuta Contratual: 2.2 As condições e regras de acesso aos Berços serão definidas pela Administração do Porto em procedimento específico de programação, observados critérios objetivos, transparentes, isonômicos e não discriminatórios, bem como as premissas de disponibilidade e de alocação de tempo de berço consideradas nos estudos que integram este Contrato. 2.2.1. Durante os seis primeiros Anos de Arrendamento, a programação deverá compatibilizar o uso compartilhado dos Berços por carga conteinerizada, carga geral e passageiros, preservadas, em bases anuais, as proporções de tempo de berço adotadas na Seção C - Engenharia para o dimensionamento da capacidade do Arrendamento, salvo desvio tecnicamente justificado e formalmente comunicado à Arrendatária. 2.2.2. A partir do sétimo Ano do Arrendamento, a Arrendatária elaborará a programação operacional dos Berços integrantes da Área do Arrendamento, sujeita à aprovação da Administração do Porto quanto à compatibilização com as demais operações do Porto Organizado. 2.2.3. A programação elaborada pela Arrendatária deverá considerar as proporções de tempo de berço adotadas na Seção C - Engenharia para operações de carga geral e cara conteinerizada a partir do sétimo Ano do Arrendamento. 2.2.4. Restrições, indisponibilidades,

			cancelamentos ou alterações de programação dos Berços que não sejam imputáveis à Arrendatária serão registrados pela Administração do Porto, com indicação da causa, duração e impacto operacional, e seus efeitos serão desconsiderados na aferição da Movimentação Mínima Exigida e dos demais Parâmetros do Arrendamento, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por se configurar risco atribuído ao Poder Concedente, nos termos das cláusulas 13.2.1 e 13.2.7 do Contrato, na medida do respectivo impacto.
248	Minuta de Contrato	7.1.6.1	Os quadros de Movimentação Mínima Exigida previstos na cláusula 7.1.6.1 da Minuta Contratual não indicam a unidade de medida a que se referem, nem indicam, no caso da carga conteinerizada, quais situações e movimentos poderão ser contabilizados como MME. Sugere-se (i) a adequação dos quadros contratuais para prever que a MME de carga geral será mensurada em toneladas e a MME de carga conteinerizada será contabilizada em TEU; e (ii) a inclusão, no contrato, de detalhamento sobre quais situações e movimentos poderão ser contabilizados, detalhando (a) se serão contabilizados contêineres cheios e vazios; (b) se serão contabilizados transbordos e remoções.
249	Minuta de Contrato	7.1.6.3	Sugere-se maior detalhamento dos itens E e F da cláusula 7.1.6.3 da Minuta Contratual, para explicitar a distribuição quantitativa de investimentos em terminal-tractors e semirreboques refletida na modelagem econômico-financeira, nas fases 1, 2 e 3 da concessão.
250	Minuta de Contrato	7.1.2	No que diz respeito às desapropriações, a minuta atribui à Arrendatária a solicitação e a estratégia de aquisição, mas reserva ao Poder Concedente a Declaração de Utilidade Pública e à Autoridade Portuária a condução e a execução das desapropriações. A matriz de riscos não disciplina com precisão o risco temporal nem os critérios de imputação causal dos atrasos, gerando insegurança jurídica quanto à alocação de responsabilidades e consequências decorrentes dos processos de desapropriação. Desse modo, sugere-se alterar a sistemática de alocação de responsabilidades atinentes a desapropriação no contrato, para limitar a responsabilidade da Arrendatária à elaboração e instrução tempestiva, assumindo o Poder Concedente o risco relativo aos atrasos para a emissão de DUP, condução administrativa, ajuizamento e execução das ações de desapropriação. Sugere-se incluir as seguintes disposições no Contrato: 7.1.2.2 A responsabilidade da Arrendatária pela estratégia de aquisição das áreas limita-se à definição e apresentação tempestiva da proposta, no prazo máximo de 6 (seis) meses contados da Data de Assunção, acompanhada dos estudos, documentos, levantamentos, justificativas e alternativas de aquisição que estejam sob seu controle, bem como ao atendimento das diligências que lhe forem formalmente dirigidas e à realização dos pagamentos que lhe sejam atribuídos por este Contrato. 7.1.2.3 Compete ao Poder Concedente e à Autoridade Portuária, conforme suas respectivas atribuições, praticar, tempestivamente, os atos administrativos, negociais e judiciais, nos termos da legislação aplicável, necessários à emissão da Declaração de Utilidade Pública – DUP, à condução e execução das desapropriações e desocupações e à obtenção da posse e/ou imissão na posse e aquisição dos imóveis necessários para expansão da Área do Arrendamento, a fim de assegurar a transferência da posse das áreas necessárias à Arrendatária até o início da respectiva fase de investimento que demandar a ocupação da área desapropriada, conforme previsto na Seção C - Engenharia do EVTEA. 7.1.2.4 A responsabilidade da Arrendatária pela estratégia de aquisição das áreas não implica a assunção dos riscos decorrentes de ato, omissão, mora ou demora do Poder Concedente, da Autoridade Portuária, de outros entes ou órgãos públicos ou do Poder Judiciário, inclusive quanto à emissão da Declaração de Utilidade Pública – DUP, à análise ou aprovação de documentos, à condução das negociações, ao ajuizamento ou processamento das ações judiciais e à obtenção da imissão

			na posse ou da propriedade dos imóveis. 7.1.2.5 O atraso na obtenção da posse ou aquisição de imóvel somente poderá ser imputado à Arrendatária mediante decisão fundamentada que comprovadamente identifique: i. a obrigação contratual expressa descumprida pela Arrendatária; ii. a ação ou omissão específica que caracterizou o descumprimento; iii. o nexo causal direto e comprovado entre o descumprimento e o período de atraso imputado à Arrendatária; e iv. a inexistência de contribuição, concomitante ou superveniente, do Poder Concedente, da Autoridade Portuária, de outro ente ou órgão público ou do Poder Judiciário para o mesmo período de atraso. 7.1.2.6 Os prazos das obrigações, investimentos, indicadores e demais marcos contratuais cuja execução dependa da disponibilização, obtenção da posse ou aquisição de determinada área ficarão automaticamente suspensos pelo período do atraso não imputável à Arrendatária, sem incidência de penalidades e sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato pelos impactos comprovadamente suportados pela Arrendatária.
251	Minuta de Contrato	Minuta de Contrato de Arrendamento ITJ01 — Cláusulas 7.1.6.1 (tabela de MME) e 9.2.3.1 (pagamento do valor variável sobre o déficit), com reflexos nas Cláusulas 13.1.24/13.1.25 e na NT nº 133/2025 (premissas de demanda do EVTEA)	A Cláusula 7.1.6.1 estabelece Movimentação Mínima Exigida (MME) crescente (Ano 1: 176.741 TEU; Ano 10: 1.089.944 TEU; Anos 19 a 25: 1.398.096 TEU/ano; carga geral: 62.998 t/ano) e a Cláusula 9.2.3.1 impõe, na hipótese de movimentação inferior, o pagamento do valor variável sobre a diferença (R$ 38,70/TEU cheio; R$ 19,35/TEU de transbordo e por tonelada), configurando regime equivalente a take-or-pay em favor da Administração do Porto. A MME acumulada em 25 anos soma 26.694.966 TEU, o que resulta em exposição máxima de R$ 1.063.570.466,70 (base abr/2025); um cenário intermediário de frustração média de 30% já implica R$ 319.071.140,01, e 20%, R$ 212.714.093,34. O problema não é a existência da MME - instrumento legítimo de garantia de desempenho e de receita mínima -, mas a ausência de excludentes expressos de responsabilidade para eventos alheios à gestão da Arrendatária, sobretudo a indisponibilidade do acesso aquaviário (profundidade, largura e regime de monovia do canal). A Nota Técnica nº 133/2025 registra que o acesso aquaviário será objeto de estruturação autônoma, de modo que o desempenho do canal dependerá de terceiro e do Poder Público, ao passo que a demanda do EVTEA pressupõe canal adequado - premissa não convertida em cláusula. Soma-se a isso a dependência da disponibilização tempestiva de áreas e fases pelo Poder Concedente e de determinações da Autoridade Marítima. O precedente é do próprio terminal: entre 2015 e 2018, a redução das profundidades para 10,5 m frustrou a Movimentação Mínima Contratual do Contrato nº 030/2001, gerando reconhecimento administrativo de ausência de culpa da arrendatária. Reproduzir a meta mínima sem enfrentar a causa recorrente do inadimplemento significa contratar litígio e a Administração do Porto pode ficar sem receita e sem previsibilidade. Juridicamente, a alocação eficiente de riscos (Lei nº 8.987/1995, arts. 9º, 10 e 23; LINDB, art. 22) impõe atribuir cada risco a quem detém capacidade de controle. A Arrendatária controla produtividade, comercialização e investimentos internos; não controla a dragagem e a operação do canal público. Cobrar o valor variável sobre déficit causado por evento fora de sua esfera converte a MME em cláusula penal sem culpa, de efeito confiscatório, e amplia a assimetria informacional dos proponentes (Lei nº 14.133/2021, art. 18), que precificarão o risco por meio de menor outorga. Requer-se: (i) inclusão, na Cláusula 9.2.3.1 (ou em subitem da 7.1.6.1), de excludentes objetivos - indisponibilidade total ou parcial do acesso aquaviário aquém dos parâmetros de referência, aferida por medição oficial; não disponibilização de áreas ou fases pelo Poder Concedente nos prazos contratuais; e determinações da Autoridade Marítima ou de outra autoridade pública não imputáveis à Arrendatária; (ii) mecanismo de neutralização proporcional, com redução da MME do ano-competência na proporção do impacto comprovado (dias x capacidade afetada), apurado por verificador independente e homologado pela ANTAQ; (iii) anexo contratual com os parâmetros de referência do canal

			(profundidade mínima, largura e regime de monovia) pressupostos na demanda do EVTEA; (iv) revisão quinquenal da tabela da Cláusula 7.1.6.1 conforme demanda verificada e estágio do acesso aquaviário e das fases; e (v) harmonização das Cláusulas 13.1.24 e 13.1.25 com a responsabilidade pelo canal comum. A medida é objetiva, verificável e não abre espaço a alegações oportunistas: reduz o prêmio de risco, tende a elevar a outorga e confere exigibilidade efetiva à receita mínima da Administração do Porto.
252	Minuta de Contrato	7.1.2	(Desapropriação - Parte 1/2) A Minuta Contratual estabelece dois regimes inconciliáveis relativos à desapropriação: de um lado, a Cláusula 7.1.2, ii, é ampla ao admitir aquisição dos imóveis necessários para expansão do terminal via desapropriação ou obtenção negociada dos imóveis. Por outro lado, as Cláusulas 7.1.2.1, 13.1.26 e 13.2.10 permitem o reequilíbrio apenas de valores decorrentes de ações judiciais. O "fator c" não corrige essa assimetria, porque utiliza o valor das aquisições extrajudiciais apenas no denominador da fórmula, reduzindo o montante referencial protegido. A adoção de solução consensual - potencialmente mais célere e mais onerosa, por evitar custas, honorários, sucumbência e demora processual - é economicamente penalizada. A fim de aprimorar essa sistemática, bem como alinhar interesses e incentivar soluções mais céleres e eficientes, como a aquisição negociada dos imóveis necessários, propõe-se (i) substituir os incisos iii a vi da cláusula 7.1.2 e a Cláusula 7.1.2.1; (ii) incluir as Cláusulas 7.1.2.2 a 7.1.2.7; e (iii) ajustar as Cláusulas 7.1.3, 13.1.26 e 13.2.10, para assegurar a neutralidade entre os valores obtidos via judicial e consensual e incentivar soluções mais céleres e menos onerosas: 7.1.2.2 Para os fins desta Cláusula, consideram-se Custos de Obtenção de Áreas os custos comprovados com o pagamento de indenizações aos proprietários de imóveis desapropriados ou desocupados, ou de pagamento pela aquisição negociada de imóveis efetivada pelo Poder Concedente, conforme demonstrados por laudo específico de avaliação, relativas aos imóveis necessários à execução dos investimentos obrigatórios previstos neste Contrato. 7.1.2.3 Os Custos de Obtenção de Áreas serão considerados para todos os fins de alocação e compartilhamento de riscos, independentemente do instrumento ou da via adotada, incluindo desapropriação judicial, acordo judicial, acordo extrajudicial, negociação amigável, compra e venda, cessão, desocupação, imissão na posse, composição consensual ou qualquer outro meio juridicamente admitido de obtenção da área. 7.1.2.4 A Autoridade Portuária será responsável pela condução institucional e pela prática dos atos que lhe sejam legalmente atribuídos, inclusive a instrução e o acompanhamento dos procedimentos de desapropriação e a formalização da transferência de domínio ao Poder Concedente, cabendo à Arrendatária a colaboração na instrução dos procedimentos e o pagamento dos Custos de Obtenção de Áreas, observado o mecanismo de compartilhamento de riscos previsto nesta Cláusula e nas Subcláusulas 13.1.26 e 13.2.10. 7.1.2.5 Concluída a obtenção, aquisição e desocupação das áreas necessárias para os investimentos da próxima fase de investimentos, será apurada a variação entre os Custos de Obtenção de Áreas efetivamente incorridos e o Montante Referencial de Obtenção de Áreas previsto para aquela respectiva fase, conforme previsto a seguir: (i) Montante Referencial de Obtenção de Áreas para início da Fase 2: [valor] (ii) Montante Referencial de Obtenção de Áreas para início da Fase 3: [valor] 7.1.2.6 A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro incidirá sobre a totalidade da variação apurada nos termos da Cláusula 7.1.2.5, sem redução, ponderação ou exclusão decorrente da modalidade de obtenção da área, inclusive quando a obtenção resultar de negociação amigável, acordo judicial ou acordo extrajudicial. 7.1.2.7. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata a Cláusula 7.1.2.6 será realizada nos termos das Cláusulas 13.1.26 e 13.2.10. 13.1 (...) a Arrendatária é integral e exclusivamente responsável (...) pelos seguintes riscos: (CONTINUA)

253	Minuta de Contrato	7.1.2	(Desapropriação - Parte 2 de 3) 13.1.26 Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas que integrem os Custos de Obtenção de Áreas, nos termos das Subcláusulas 7.1.2.2 a 7.1.2.7, inclusive os decorrentes de desapropriação judicial, acordo judicial, acordo extrajudicial, negociação amigável, aquisição, desocupação, remoção, imissão na posse, transferência de domínio e regularização fundiária, no interior da Área do Arrendamento ou necessária aos investimentos previstos no PBI: 13.1.26.1 Superior ao Montante Referencial de Obtenção de Áreas, hipótese em que a Arrendatária arcará com 20% (vinte por cento) do valor excedente dos Custos de Obtenção de Áreas que superar o Montante Referencial de Obtenção de Áreas. 13.1.26.2 Inferior ao Montante Referencial de Obtenção de Áreas, hipótese em que a Arrendatária fará jus a 80% (oitenta por cento) da variação positiva entre o Montante Referencial de Obtenção de Áreas e os Custos de Obtenção de Áreas efetivamente incorridos. 13.2 A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos (...), cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2.10 Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas que integrem os Custos de Obtenção de Áreas, nos termos das Subcláusulas 7.1.2.2 a 7.1.2.7, inclusive os decorrentes de desapropriação judicial, acordo judicial, acordo extrajudicial, negociação amigável, aquisição, desocupação, remoção, imissão na posse, transferência de domínio e regularização fundiária, no interior da Área do Arrendamento ou necessária aos investimentos previstos no PBI: 13.2.10.1 Superior ao Montante Referencial de Obtenção de Áreas, hipótese em que o Poder Concedente arcará com 80% (oitenta por cento) da variação positiva. 13.2.10.2 Inferior ao Montante Referencial de Obtenção de Áreas, hipótese em que o Poder Concedente fará jus a 20% (vinte por cento) da variação positiva entre o Montante Referencial de Obtenção de Áreas e os Custos de Obtenção de Áreas efetivamente incorridos. 13.2.10.3 A apuração será instruída com documentação comprobatória dos desembolsos, instrumentos de aquisição ou acordo, atos processuais ou administrativos, avaliações realizadas por perito conforme as normas técnicas aplicáveis, documentos registrais e justificativa de aderência do custo à obtenção da respectiva área. 13.2.10.4. Antes do início de cada fase de obtenção de áreas, a Arrendatária depositará, em conta vinculada específica, o Montante Referencial de Obtenção de Áreas correspondente à fase de investimentos imediatamente subsequente, devidamente atualizado na forma deste Contrato. O depósito será realizado separadamente das demais compensações previstas no Item 27.2.4 do Edital e nas Cláusulas 9.2.5 e 9.2.5.1 deste Contrato, para fins de controle, movimentação e prestação de contas. 13.2.10.4.1. Para fins do disposto na Cláusula 13.2.10.4 acima, a Arrendatária: (i) depositou na conta vinculada, como condição para assinatura deste Contrato, o valor total de R$ [•] ([•] reais), a título de Montante Referencial de Obtenção de Áreas, relativo à obtenção das áreas que serão obtidas e disponibilizadas pelo Poder Concedente até o término da Fase 1, a fim de que a Arrendatária possa utilizá-las a partir do início da Fase 2 para a realização dos investimentos previstos para esta fase; e (ii) depositará na conta vinculada, em até 30 (trinta) dias contados do início do 4º (quarto) Ano do Arrendamento, o valor total de R$ [•] ([•] reais) a título de Montante Referencial de Obtenção de Áreas, relativo à obtenção das áreas que serão obtidas e disponibilizadas pelo Poder Concedente até o término da Fase 2, a fim de que a Arrendatária possa utilizá-las a partir do início da Fase 3 para a realização dos investimentos previstos para esta fase. (CONTINUA)
254	Minuta de Contrato	7.1.2	(Desapropriação - parte 3 de 3) 13.2.10.5. Os recursos depositados na conta vinculada, inclusive os rendimentos financeiros auferidos, serão destinados exclusivamente ao pagamento dos Custos de Obtenção de Áreas da respectiva fase e poderão ser movimentados pela Autoridade Portuária para o pagamento de indenizações e aquisições negociadas abrangidas pela Cláusula 7.1.2.2, desde que os respectivos

			valores sejam compatíveis com o laudo de avaliação pericial previsto na Cláusula 13.2.10.3. 13.2.10.6. Caso os Custos de Obtenção de Áreas efetivamente incorridos em determinada fase superem o respectivo Montante Referencial de Obtenção de Áreas, o Poder Concedente apresentará à Arrendatária: (i) os laudos de avaliação pericial dos imóveis envolvidos; (ii) a relação dos imóveis cuja obtenção seja necessária; (iii) o demonstrativo dos recursos utilizados e do saldo disponível na conta vinculada; e (iv) a memória de cálculo da parcela excedente, acompanhada da justificativa para a insuficiência do Montante Referencial. 13.2.10.7. Recebida a documentação prevista na Cláusula 13.2.10.6, a Arrendatária depositará na conta vinculada, no prazo de até 60 (sessenta) dias, o valor correspondente a 20% (vinte por cento) do valor excedente entre os Custos de Obtenção de Áreas incorridos e o respectivo Montante Referencial de Obtenção de Áreas, cabendo ao Poder Concedente aportar os 80% (oitenta por cento) remanescentes mediante a obtenção das fontes de recursos complementares necessárias, ou atribuir esse custo à Arrendatária, mediante o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. 13.2.10.7.1. A obrigação da Arrendatária prevista na Cláusula 13.2.10.7 limita-se à sua participação de 20% (vinte por cento) do valor excedente devidamente comprovado, não lhe sendo imputáveis a indisponibilidade, o atraso ou a insuficiência dos recursos de responsabilidade do Poder Concedente. 13.2.10.8. Concluída a obtenção das áreas correspondentes à respectiva fase, caso os Custos de Obtenção de Áreas sejam inferiores ao Montante Referencial de Obtenção de Áreas, o Poder Concedente tomará as seguintes providências: (i) no caso da conclusão da obtenção das áreas a serem disponibilizadas até o término da Fase 1, o Poder Concedente manterá a integralidade dos recursos depositados na conta vinculada, a fim de que possam ser utilizados na obtenção de áreas a serem disponibilizadas até o término da Fase 2, e notificará a Arrendatária, em até 10 (dez) dias corridos contados do início do 4º (quarto) Ano do Arrendamento, informando o saldo exato de recursos depositados na conta vinculada no último dia do 3º (terceiro) Ano do Arrendamento, cujo montante será deduzido dos valores a serem transferidos pela Arrendatária a título de Montante Referencial de Obtenção de Áreas para início da Fase 2, previstos no item (ii) da Cláusula 13.2.10.4.1, acima; (ii) no caso de conclusão da obtenção de áreas a serem disponibilizadas até o término da Fase 2, o Poder Concedente notificará o banco depositário para que transfira à Conta de Livre Movimentação da Arrendatária o valor correspondente a 80% (oitenta por cento) da economia verificada entre o Montante Referencial de Obtenção de Áreas, devidamente atualizado, e os Custos de Obtenção de Áreas efetivamente incorridos. 13.2.10.9. Os 20% (vinte por cento) remanescentes da economia apurada nos termos da Cláusula 13.2.10.8, (ii), serão transferidos ao Poder Concedente ou à conta por ele indicada, para livre destinação. 13.2.10.10. A prestação de contas e o acerto final de cada fase serão realizados no prazo de até 60 (sessenta) dias contado da conclusão da obtenção e desocupação das áreas correspondentes e da realização dos respectivos pagamentos, mediante apresentação dos documentos indicados na Cláusula 13.2.10.3 e de extrato integral da conta vinculada.
255	Minuta de Contrato	7.1.6.1	A Minuta Contratual atribui ao Poder Concedente a obrigação de promover as desapropriações necessárias para liberação das áreas para a expansão do terminal portuário e realização dos investimentos necessários nas Fases 2 e 3 para aumento de capacidade do terminal. Apesar de o Poder Concedente assumir essa atribuição, a MME foi projetada como risco exclusivo da arrendatária (13.1.19). Mantendo-se a redação atual, a Arrendatária poderia vir a ser penalizada pelo descumprimento da MME, mesmo nas hipóteses em que esse descumprimento decorra do atraso do Poder Concedente na conclusão dos processos de desapropriação e liberação das áreas necessárias à arrendatária, o que implicaria grande insegurança jurídica para o projeto. Desse modo, propõe-se a inclusão de conjunto de cláusulas para afastar a

			responsabilidade da Arrendatária nos casos decorrentes de atrasos imputáveis ao Poder Concedente: 7.1.6.1.1 A Arrendatária não estará sujeita ao pagamento previsto na Subcláusula 9.2.3.1, à aplicação de multas, sanções ou quaisquer outras penalidades em razão do descumprimento, total ou parcial, da Movimentação Mínima Exigida, na medida em que tal descumprimento decorra, direta ou indiretamente, de atraso imputável ao Poder Concedente e/ou à Autoridade Portuária na condução e conclusão dos processos de aquisição, desapropriação, desocupação, imissão na posse ou efetiva disponibilização à Arrendatária das áreas necessárias à execução dos investimentos previstos para as Fases 2 e 3. 7.1.6.1.2 A excludente prevista na Subcláusula 7.1.6.1.1 será aplicável durante todo o período em que o atraso afetar a execução, a conclusão ou a operação dos investimentos previstos para as Fases 2 e 3, observada a extensão do impacto sobre a capacidade de atendimento da Movimentação Mínima Exigida, devendo o respectivo cronograma de obras ser adequado às novas datas de disponibilização das áreas necessárias. 7.1.6.1.3 Para fins de aplicação da Subcláusula 7.1.6.1.1, a Arrendatária deverá comunicar ao Poder Concedente e à Autoridade Portuária a ocorrência do atraso e apresentar elementos que demonstrem seus impactos sobre o cronograma de investimentos e sobre a capacidade de atendimento da Movimentação Mínima Exigida, sem prejuízo da posterior complementação das informações. 7.1.6.1.4 Verificada a ocorrência do evento previsto na Subcláusula 7.1.6.1.1, as metas de Movimentação Mínima Exigida e os prazos contratuais afetados serão ajustados pelo período e na extensão dos respectivos impactos, sem prejuízo do direito da Arrendatária à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, caso o evento produza efeitos econômicos não integralmente compensados pela não incidência do pagamento previsto na Subcláusula 9.2.3.1 e das demais penalidades.
256	Minuta de Contrato	7.1.6.3, item H.	A Cláusula 7.1.6.3, item H, exige “Pátio de triagem – aquisição e infraestrutura”, enquanto a Seção C do EVTEA determina a aquisição de imóvel externo à Área do Arrendamento, com no mínimo 25.000 m² e localizado a até 10 km do terminal. Ou seja, a princípio, não seria permitida a disponibilização dessa estrutura mediante outros arranjos como contrato de locação ou cessão de uso. No entanto, considerando (i) o dinamismo do setor portuário, que pode demandar a substituição, realocação, aumento ou redução do pátio de triagem conforme a efetiva demanda verificada, bem como (ii) que o referido pátio pode ser estar localizado em qualquer ponto até 10 km do terminal, de modo que sua localidade, em si, não é essencial ou imprescindível à continuidade da prestação dos serviços, sugere-se que: (i) o pátio de triagem possa ser disponibilizado mediante outros instrumentos além da aquisição direta pela Arrendatária, como por meio de contrato de locação e cessão de uso, que permitam a flexibilidade necessária para adaptação das operações da Arrendatária conforme a efetiva demanda; e (ii) em caso de disponibilização via aquisição direta pela Arrendatária, o pátio de triagem não seja considerado um Bem do Arrendamento para fins de reversão e eventual indenização, podendo a Arrendatária livremente substituí-lo durante o Prazo do Arrendamento e dele dispor ao término do deste prazo. Lembra-se que a não reversão de bens vinculados é a regra no setor portuário, tal como consolidado pelo TCU nos Acórdãos nº 4058/2020 e 2711/2020, ambos do Plenário. Propõe-se a inclusão do seguinte conjunto de cláusulas no contrato: 7.1.6.3.1 Para o cumprimento do item H da Subcláusula 7.1.6.3, a Arrendatária deverá assegurar a disponibilidade de área externa à Área do Arrendamento, com dimensão mínima de 25.000 m² e localizada a uma distância máxima de 10 km do Terminal, destinada à implantação e operação do pátio de triagem rodoviário. 7.1.6.3.2 A disponibilidade da área poderá ser assegurada mediante aquisição do domínio, locação, arrendamento privado, direito de superfície ou outro negócio jurídico que garanta sua utilização contínua durante o prazo necessário ao

			cumprimento das obrigações contratuais, observadas as condições operacionais, ambientais e de acesso aplicáveis. 7.1.6.3.3 O terreno utilizado para o pátio de triagem, pertencente à Arrendatária ou a terceiro, não integrará os Bens do Arrendamento e não será objeto de reversão ao Poder Concedente, ressalvada previsão expressa em instrumento específico, acompanhada da correspondente avaliação econômico-financeira.
257	Minuta de Edital	Edital — itens 2.3, 2.4 e 27.2.7 | Contrato — Cláusula 7.1.6.3, item ii (Píer de Passageiros)	CONTRIBUIÇÃO Nº 3 – Cláusula 7.1.6.3, item ii, da Minuta de Contrato (Investimentos fora da área do Arrendamento – Píer de Passageiros), com reflexos nos itens 2.3 e 27.2.7 da Minuta de Edital. REQUER-SE A EXCLUSÃO INTEGRAL da obrigação imposta à Arrendatária de elaborar estudos (EVTEA) e de implantar, fora da área arrendada e até o final do Ano 6, novo Píer de Passageiros, com a respectiva dragagem, remetendo-se o atendimento a cruzeiros a modelagem autônoma, preferencialmente por PPP (Lei nº 11.079/2004). Incongruência entre objeto e encargo. O objeto licitado restringe-se à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral (Edital, itens 2.3 e 2.4). A Arrendatária não explorará passageiros nem terá receita correlata (Contrato, Cl. 9), mas suportará CAPEX de obra marítima nova, dragagem, riscos de engenharia, licenciamento e interface urbana de empreendimento estranho ao seu negócio. O regime dos arrendamentos (Lei nº 12.815/2013, arts. 4º a 6º) e das concessões (Lei nº 8.987/1995, arts. 18 e 23) exige correlação entre objeto, encargos e remuneração, além de estudos suficientes à licitação (Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XX e XXV, e 18). Subsídio cruzado e modicidade. O custo do píer será recuperado nas tarifas de contêineres e no deságio da outorga: usuários de carga financiarão infraestrutura de passageiros, em tensão com a modicidade e a orientação a custos (Lei nº 12.815/2013, art. 3º). Externalidades difusas não autorizam encargo específico sem correlação com o objeto (Lei nº 8.987/1995, art. 11). Bancabilidade. CAPEX sem receita vinculada não costuma ser aceito por financiadores, eleva o prêmio de risco, reduz competidores e diminui o lance de outorga em magnitude próxima ao seu valor presente, deslocando recursos da Administração do Porto. Transparência. O valor do píer não está destacado em texto nos documentos publicados: a Tabela 1 (CAPEX) da NT nº 133/2025 saiu como imagem e as planilhas do EVTEA não foram disponibilizadas. Impõe-se precificação às cegas, incompatível com a comparabilidade das propostas (LINDB, art. 20). Ausência de estudos. Não há, nas peças da audiência, estudo de demanda turística, plano operacional de passageiros, matriz de receitas do píer nem arranjo tarifário: lacunas transferidas, com o risco, ao futuro arrendatário. Risco regulatório. Reunir num mesmo contrato atividade de carga e serviço de passageiros dificulta fiscalização, revisão tarifária e indicadores de desempenho, e expõe o contrato a reequilíbrios por eventos do píer (licenciamento, geotecnia, interferências) — matriz já agravada pelas Cláusulas 13.1.24 e 13.1.25. Veículo adequado. Terminais de passageiros combinam receita tarifária limitada e sazonal, forte interface urbana e interesse metropolitano — perfil de concessão patrocinada ou administrativa (Lei nº 11.079/2004, art. 2º), com contraprestação dimensionada por estudos de demanda, repartição objetiva de riscos (arts. 4º, VI, e 5º) e garantias (art. 8º). PEDIDOS: (a) excluir o item ii da Cláusula 7.1.6.3 e seus reflexos no PBI (Edital, 27.2.7), no EVTEA e na NT nº 133/2025; (b) recomendar, no relatório da AP, a estruturação autônoma do terminal de passageiros de Itajaí, com estudos de demanda turística, engenharia, receitas, contraprestação, garantias, integração urbana e viária, controle migratório e alfandegamento, ouvidos o Município de Itajaí e a Administração Portuária; (c) subsidiariamente, publicar o CAPEX de referência e converter o encargo em aporte de valor certo a conta vinculada do projeto de passageiros, vedadas obrigações de obra, dragagem ou operação, com neutralidade tarifária. A retomada dos cruzeiros é objetivo

			público apoiado pela Administração Portuária: merece projeto próprio, não cláusula acessória em contrato de carga.
258	Minuta de Contrato	7.1.6.3	A Seção C do EVTEA prevê e precifica a implantação de novo prédio administrativo e gates na terceira fase, mas a Subcláusula 7.1.6.3 da Minuta Contratual não inclui esse conjunto no rol de investimentos mínimos obrigatórios. Os documentos também não identificam inequivocamente a área de implantação nem esclarecem se a funcionalidade administrativa pode ser atendida por imóvel locado, dentro ou fora da Área do Arrendamento. Essa divergência gera incerteza quanto ao escopo obrigatório, ao CAPEX, ao cronograma, às aprovações, à reversibilidade e à alocação de riscos. Requer-se a alteração da Minuta Contratual para definir expressamente a obrigatoriedade e o prazo do investimento, sua localização na área faseada, os requisitos funcionais mínimos, as condições para eventual solução locada e o regime patrimonial e econômico-financeiro aplicável. A fim de deixar o tratamento jurídico do prédio administrativo mais evidente, sugere-se incluir o seguinte conjunto de cláusulas na Minuta Contratual: Incluir na Cláusula 7.1.6.3 (lista de investimentos obrigatórios), na parte "Ref. Sistema Terrestre - Desenvolvimento de Terminal", após o Investimento "I": J - Implantação do novo Prédio Administrativo e Gates de acesso e saída, nos termos da cláusula 7.1.6.3.1 - Prazo previsto para implantação: até o final no Ano 9. 7.1.6.3.1. A implantação do novo prédio administrativo e dos gates de acesso e saída ocorrerá em área integrante do Arrendamento e indicada no PBI aprovado. 7.1.6.3.1.1. A localização definitiva, a área construída e os requisitos funcionais do prédio administrativo e dos gates serão definidos no PBI, observadas a disponibilização faseada da Área do Arrendamento. 7.1.6.3.1.2. Mediante prévia e expressa autorização do Poder Concedente, da Administração Portuária e da ANTAQ, o PBI poderá prever o atendimento da função administrativa por imóvel locado de terceiro, integrante ou não da Área do Arrendamento, desde que demonstradas a equivalência funcional, a continuidade operacional, a disponibilidade durante todo o prazo necessário e a inexistência de prejuízo aos Parâmetros do Arrendamento. 7.1.6.3.1.3. Sendo deferida a autorização acima prevista, a Arrendatária deverá assegurar que o contrato de locação do imóvel contenha cláusula de sub-rogação do Poder Concedente na posição contratual da Arrendatária, mediante notificação ao locador, nos casos de extinção do Contrato de Arrendamento, preservando-se as mesmas condições jurídicas e comerciais da locação que havia sido contratada pela Arrendatária.
259	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		O layout conceitual final do terminal portuário representa prédio administrativo, gates, galpão de vistoria, scanners e equipamentos de movimentação, mas não identifica outras estruturas que precisam estar no porto como oficina de manutenção (workshop) e refeitório. Propõe-se a adequação do layout para contemplar todas as estruturas necessárias.
260	Minuta de Contrato	7.1.6.3, II	(Píer de passageiros - Parte 1/2) A minuta atribui à Arrendatária a elaboração de EVTEA, estudo de manobrabilidade, participação na definição do local e implantação integral do novo píer de passageiros, incluindo a dragagem. Trata-se de vultoso investimento em estrutura que estará fora da área arrendada, em local ainda não definido e cuja execução depende de decisões, áreas, licenças e aprovações públicas. A alocação atual atribui à Arrendatária riscos de projeto, licenciamento, sobrecustos e cronograma que não estão sob seu controle e podem comprometer os investimentos essenciais do ITJ01. Propõe-se (i) excluir esse investimento do escopo do Arrendamento, atribuindo-o a contratação autônoma pela Autoridade Portuária ou à futura concessionária do canal de acesso; ou, subsidiariamente, (ii) substituir essas obrigações e responsabilidades por contribuição financeira certa e limitada, cujo pagamento representa a única obrigação da Arrendatária para o investimento, prevista na equação econômico-financeira,

			atribuindo ao Poder Concedente ou à Administração do Porto a definição e disponibilização da área, os estudos, projetos, licenciamento, contratação, construção, dragagem, operação e respectivos riscos. Devem ser excluídas penalidades à Arrendatária por atrasos ou falhas relativos ao novo píer e assegurada recomposição por qualquer interferência nas operações do ITJ01; ou, ainda, de modo subsidiário, (iii) prever esse investimento como contingente do Contrato de Arrendamento, uma vez que no momento da licitação os valores envolvidos (que ainda não são sabidos) não integram a equação econômico-financeira do Arrendamento. Desse modo, propõe-se (i) a exclusão do item ii da Cláusula 7.6.1.3 do Contrato, bem como do item 3 da Seção C do EVTEA (Engenharia), para exclusão, do escopo do projeto, dos estudos e da implantação do píer de passageiros; Como proposta subsidiária à proposta acima indicada, propõe-se (ii) a exclusão do item ii da Cláusula 7.6.1.3 do Contrato, incluindo-se as novas cláusulas 9.2.6, 7.2.2 e 13.2.11: 9.2.6. A Arrendatária deverá apresentar ao Poder Concedente: 9.2.6.1. Até o final do 3º (terceiro) Ano do Arrendamento, comprovante de depósito no valor de R$ 863.712,29, em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, cujo montante será destinado pelo Poder Concedente exclusivamente ao pagamento pela elaboração de estudos de EVTEA e de manobrabilidade para definir o futuro local de implantação do novo píer de passageiros; e 9.2.6.2. Até o final do 6º (sexto) Ano do Arrendamento, comprovante de depósito no valor de R$ 273.518.041,10, em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, cujo montante será destinado pelo Poder Concedente exclusivamente ao pagamento pela implantação do novo píer de passageiros. 7.2.2. Caberá ao Poder Concedente, diretamente ou por intermédio da Administração Portuária, realizar os estudos necessários e promover a realização dos investimentos para implantação, em área externa à Área do Arrendamento, de novo píer de passageiros do Porto Organizado de Itajaí, até o término do 6º (sexto) Ano do Arrendamento. 7.2.2.1. Caberá à Arrendatária apenas realizar as contribuições financeiras para a realização dos estudos e implantação da nova estrutura de passageiros, conforme os valores determinados na Cláusula 9.2.6, não respondendo a Arrendatária por custos excedentes, atrasos, inadequações de projeto, licenciamento, disponibilidade de área, condições geotécnicas, dragagem, contratação, execução, operação ou manutenção do novo píer de passageiros. 13.2. A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (CONTINUA)
261	Minuta de Contrato	7.1.6.3, II	(Píer de passageiros - parte 2 de 2) 13.2.11. Atraso na implantação do novo píer de passageiros até o término do 6º (sexto) Ano do Arrendamento, a ser realizada pelo Poder Concedente, direta ou indiretamente, que demande a continuidade da utilização dos berços 1 a 4 para atendimento da demanda de passageiros, em desacordo com a alocação de tempo de berço por atividade prevista no item 2.2.4 da Seção C - Engenharia do EVTEA. Como proposta subsidiária às propostas acima indicadas, propõe-se (iii) a inclusão da nova cláusula 13.2.11: 13.2. A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2.11. Atraso na conclusão dos estudos necessários e/ou na implantação do novo píer de passageiros que decorra de atos e atribuições alheias ao âmbito de controle da Arrendatária, incluindo, mas não apenas, (i) não aprovação ou demora para aprovação do local de implantação do píer de passageiros, pela Autoridade Portuária, pelo Poder Concedente ou demais órgãos marítimos e ambientais competentes, ou, ainda, de decisão para alteração do local inicialmente designado; (ii) obtenção das licenças ambientais e demais autorizações necessárias pela Autoridade Portuária para realização do empreendimento; (iii) interface com outros órgãos e entidades interessados no empreendimento, como o Município de Itajaí, usuários e prestadores de serviços que se utilizam do píer de passageiros, e responsável pela gestão do canal de acesso

			aquaviário do Porto de Itajaí. 13.2.12. Custos para elaboração dos estudos de viabilidade e manobrabilidade e para implantação do píer de passageiros, conforme EVTEA aprovado no prazo previsto no Contrato de Arrendamento.
262	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Sugere-se a revisão da proposição estabelecida na Seção C do EVTEA sobre a determinação de que a faixa de cais, dos berços 1 a 4, permaneçam como berços públicos do 1º ao 6º ano contratual. A previsão, considerada no estudo do EVTEA, Seção C, corresponde ao uso compartilhado dessas estruturas com outras operações portuárias (carga geral e passageiros) justamente no período mais crítico, quando o futuro arrendatário estará executando as principais obras, implantando equipamentos, reconstruindo mercado e assumindo a maior exposição financeira do empreendimento. Nesse sentido, solicita-se considerar os berços 1 a 4 inclusos na delimitação da área arrendada desde o 1º ano contratual.
263	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Consta da Seção C do EVTEA (Engenharia), que haverá compartilhamento dos berços entre carga geral, contêiner e passageiros até o final do 6º (sexto) Ano do Arrendamento. No entanto, considerando que na fase 1 haverá operação apenas nos berços 1 e 2, e que na fase 2 haverá operação apenas nos berços 3 e 4 (por conta dos investimentos na área dos berços 1 e 2), entende-se que manter na fase 2 o compartilhamento dos berços 3 e 4 com os serviços de passageiros prejudicará a operação adequada dos navios de contêiner nesses berços, necessários para o atingimento da MME prevista no Contrato. Desse modo, propõe-se que, durante a fase 2, os berços 3 e 4 operem apenas para o recebimento de navios de contêiner e carga geral, transferindo-se o serviço de passageiros para outra localidade.
264	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		A Seção F do EVTEA (Ambiental) prevê custos de licenciamento, estudos e programas ambientais e inclui R$ 370.035,24 para elaboração do EIV. Alguns desses custos, como o EIV, não teriam natureza de custos fixos (Opex), mas foram aparentemente integrados no modelo na parte de custos fixos (item 4.1.8 da Seção D - Operacional). Propõe-se que (i) o modelo apresente com maior clareza e detalhamento a composição dos custos ambientais incorporados como Opex e aqueles incorporados como Capex; e (ii) a Minuta Contratual, incorpore, assim como previsto na Minuta Contratual do TECON Santos 10, mecanismo de compartilhamento de custos decorrentes da execução de medidas mitigadoras e compensatórias decorrentes do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), nos seguintes termos: 13.1. [•]. Investimentos, pagamentos, custos e despesas que superem o valor de R$ [•] ([•] reais), referenciado a [•], decorrentes da execução de medidas mitigadoras e compensatórias decorrentes do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, na proporção de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor. 13.2.[•]. Investimentos, pagamentos, custos e despesas que superem o valor de R$ [•] ([•] reais), referenciado a [•], decorrentes da execução de medidas mitigadoras e compensatórias decorrentes do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, na proporção de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor.
265	Minuta de Contrato	Subcláusula 7.1.6.3	Sugere-se a retirada integral da obrigação de investimentos fora da área do arrendamento (Píer de Passageiros) inciso ii da Subcláusula 7.1.6.3 da minuta do contrato e retirada do item H do inciso i da mesma subcláusula, referente ao Pátio de Triagem. Caso essas obrigações sejam mantidas, solicita-se que o contrato preveja o compartilhamento integral dos riscos relacionados a sobrecustos nos valores de compra das áreas, da localização, geotecnia, dragagem, licenciamento, mudança de escopo, sobrecustos e atrasos não imputáveis ao arrendatário.
266	Minuta de Edital	5.1	O limite de duas visitas técnicas previsto no item 5.1 pode ser insuficiente diante da dimensão, da complexidade e da

			diversidade das diligências admitidas pelo próprio Edital, que incluem avaliações ambientais, batimetrias, sondagens e outras inspeções especializadas. A restrição agrava a assimetria informacional entre os demais interessados e o atual arrendatário, que possui acesso contínuo às instalações e conhecimento acumulado das condições do Terminal. Ao mesmo tempo, o item 5.2 atribui às proponentes os prejuízos decorrentes de eventual omissão na verificação do objeto. Solicita-se, portanto, a exclusão do limite quantitativo de duas visitas, assegurando-se aos interessados a realização das visitas que reputem necessárias, mediante prévio agendamento e acompanhamento pelo ente público responsável, observadas as normas de segurança, a disponibilidade operacional e a proibição de interferência nas atividades portuárias. Propõe-se alterar o Item 5.1 do Edital, para retirar a limitação quantitativa de visitas técnicas: "5.1. Os interessados poderão realizar visitas técnicas destinadas à obtenção de informações suplementares sobre a atual área, infraestrutura e instalações públicas objeto do Arrendamento, ocasião em que poderão também avaliar eventuais questões ambientais e realizar inspeções, estudos e observações mais criteriosos, tais como batimetrias e sondagens do solo, dentre outros, desde que não prejudique a operação portuária existente e sejam compatíveis com o projeto e dispositivos legais e regulamentares vigentes, sem prejuízo de outras instruções complementares a serem divulgadas pela CPLA e demais órgãos competentes. 5.1.1. Não haverá limitação da quantidade de visitas técnicas a serem realizadas por cada licitante, observadas eventuais limitações decorrentes da quantidade de interessados, cumprimento de normas de segurança e proibição de interferência nas atividades operacionais do terminal."
267	Minuta de Contrato	12.1.9, 12.1.9.1. e 12.1.9.2, III, III	Propõe-se a exclusão dos itens 12.1.9, 12.1.9.1. e 12.1.9.2 da Seção III do Capítulo III. Requer-se a reconsideração desse dispositivo, sugerindo sua exclusão. É necessário afastar restrições desarrazoadas como a proibição da formação de consórcios entre armadores e titulares de terminais de contêineres nos complexos portuários de Itajaí, de São Francisco do Sul, de Imbituba e de Paranaguá e Antonina. Em nossa visão, não cabe ao regulador restringir ex ante a concorrência, de forma a limitar a participação de consórcios formados de incumbentes atuais de portos próximos juntamente com companhias de navegação. Isso porque uma restrição dessa ordem produziria o contrassenso de impedir a participação de prestadores capazes de operar o ativo da forma mais eficiente, justamente por utilizarem da sua experiência e da integração logística, no caso da participação de grupos com armadores, para alcançar maior eficiência e serviços mais competitivos. Nosso entendimento é que a referida vedação configura uma intervenção desproporcional e injustificada. O regulador criou vedação sem amparo normativo, incorrendo em ilegalidade. Como a restrição de participação não decorre da Lei nº 12.815/2013, do Decreto 8.033/2013, nem da Lei 14.133/2021, verifica-se verdadeira violação ao princípio da competitividade privilegiado no art. 3º da Lei de Licitações. Além disso, essa restrição regulatória vai de encontro ao princípio de eficiência portuária, privilegiado no art. 11, inciso IV, e no art. 20, inciso II, alínea "a", da Lei nº 10.233/2001, bem como o art. 3º, inciso III, da Lei nº 12.815/2013, ao desconsiderar as externalidades positivas da operação integrada. Ainda, a medida afronta o princípio da proporcionalidade, disposto no art. 5º da Lei nº 14.133/2021, vez que: (i) não é necessária, pois é o dono da carga quem escolhe a rota e o terminal portuário dentre as alternativas do mercado, e não o armador; (ii) é inadequada porque, ao invés de tutelar a concorrência, consagra a posição de mercado detida pelo terminal desverticalizado atualmente incumbente (JBS Terminais); A ausência de riscos concorrenciais é confirmada pelas análises dos próprios órgãos de controle e de defesa da concorrência. O TCU, em recente auditoria operacional sobre as assimetrias entre terminais públicos e privados (TC 022.534/2019-9), não identificou problemas concorrenciais decorrentes da participação de armadores em

			terminais, concentrando-se nas limitações dos portos organizados para buscar oportunidades de melhoria e equipará-los aos Terminais de Uso Privado (TUPs). Nesse sentido, o Acórdão nº 2711/2020-TCU-Plenário (item 9.1.1) analisou resultados de auditoria operacional que comprovou que os portos organizados recebem significativamente menos investimentos que os terminais de uso privado (TUPs). À vista disso, o TCU recomendou ao antigo MInfra e à Antaq a avaliação de possibilidade de regulamentação de outras formas de exploração de instalações portuárias, com o intuito de aprimorar a gestão e a competitividade dos portos organizados. Sob a perspectiva do interesse público e dos incentivos do próprio poder concedente, focado na maximização do valor de outorga e na eficiência na gestão dos ativos públicos, eventuais restrições ex ante à participação de players de maior disposição a pagar contrariam frontalmente a recomendação do TCU. Ao afastar atores que historicamente detêm elevado know-how e capacidade de investimento, como armadores e grupos integrados, deprime-se diretamente a pressão competitiva no leilão e o valor arrecadado a título de outorga, de forma a frustrar a própria finalidade de atrair capital para sanar o déficit de investimentos nos portos públicos. Diante desse cenário, nada justifica a manutenção de restrições prévias a consórcios nessa modalidade, já que é urgente incentivar a participação de todos os agentes dispostos a contribuir para o fortalecimento da infraestrutura nacional.
268	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Propõe-se a alteração da receita média unitária do terminal ITJ01 para R$ 640,59/TEU. Tal alteração se faz necessária para que a receita média unitária seja coerente com o mercado regional onde atuará o futuro arrendatário, além de levar em consideração a redução prevista para o dwell time.
269	Minuta de Edital	Item 27.2.4 da Minuta de Edital e Cláusula 9.2.5 da Minuta de Contrato — AP nº 07/2026-ANTAQ (ITJ01), fração de R$ 76.620.562,80 relativa ao ressarcimento à APS.	Requer-se a EXCLUSÃO, da Cláusula 9.2.5 da Minuta de Contrato e da base do item 27.2.4 da Minuta de Edital, da fração de R$ 76.620.562,80 destinada ao “ressarcimento à Autoridade Portuária de Santos – APS”, prevista na NT nº 133/2025 dentro do pacote de R$ 768.377.722,12. FUNDAMENTO. A administração do Porto de Itajaí pela APS (dez/2024 a 3/1/2026) deu-se sob o Convênio de Descentralização nº 002/2024, em regime de conta própria: as receitas do Porto passaram a integrar a receita da APS (Cl. 5.2), com aplicação prioritária no próprio Porto (Cl. 5.3), e as despesas deveriam ser atendidas originariamente com os recursos da exploração comercial (Cl. 5.4). Ao término, os bens revertem sem que a APS tenha qualquer direito de indenização (Cl. 8.3). O convênio não previu ressarcimento pela União nem por terceiros; erigir agora crédito contra o futuro arrendatário subverte o regime pactuado. AUSÊNCIA DE CONTA DO PERÍODO. Os documentos da audiência trazem apenas despesas brutas (dragagens, aportes, precatórios), sem confronto com as receitas tarifárias e de arrendamentos arrecadadas pela APS. Sem demonstrativo completo - receitas, despesas, investimentos, compensações e saldo -, não se sabe se há crédito ou débito líquido da APS perante o Porto. Indenizar despesa bruta implica risco de dupla cobertura, pois o benefício ao Porto já foi custeado pelas próprias receitas do Porto. A motivação exigida pela LINDB (art. 20) e o dever de prestação de contas (Cl. 1.3 do Convênio) impedem que o valor transite pela modelagem como dado bruto. PASSIVOS MUNICIPAIS. Parte dos dispêndios corresponde a débitos da antiga SPI (precatórios), passivo do período de delegação municipal (Convênio nº 08/1997, Cl. 6ª, XVI, e 10ª). O pagamento por terceiro não altera o devedor: sub-roga a APS contra o Município de Itajaí (CC, arts. 346 e 349), regresso assegurado pela Cl. 7ª, § único, do Convênio nº 002/2024. O futuro arrendatário não integra nenhuma dessas relações; imputar-lhe o custo viola a causalidade e a intranscendência (Lei nº 9.784/1999, art. 2º; LINDB, arts. 20-21 e 30). IMPACTO. Custos de administração portuária devem ser repassados pelas vias próprias (tarifas e valores de arrendamento regulados), não por parcelas extraordinárias de largada, que distorcem a comparação entre

			projetos e reduzem a outorga. A parcela representa 10,0% do pacote da Cláusula 9.2.5 e R$ 19.155.140,70 do depósito prévio do item 27.2.4 (25%). Em leilão de maior outorga, o encargo desloca a proposta vencedora em magnitude próxima de seu valor presente, transferindo à União/APS receita que iria à Administração do Porto de Itajaí como outorga. ISONOMIA. Caso a modelagem consagre o princípio do ressarcimento da administração descentralizada, o mesmo critério - idênticos pressupostos, memória de cálculo e compensação de receitas - deverá amparar a CODEBA quanto ao seu período de gestão, inclusive quanto a débitos de origem municipal que venha a suportar. Critérios distintos para entes em situação idêntica configuram tratamento arbitrariamente desigual (CF, arts. 5º e 37). PEDIDOS. (i) Excluir a fração APS da Cl. 9.2.5 e do item 27.2.4, com recálculo das parcelas; (ii) subsidiariamente, condicionar sua exigibilidade à aprovação de prestação de contas completa do período, auditada e pública, computando-se como crédito apenas o saldo líquido entre despesas comprovadas e receitas auferidas, excluídos os passivos de responsabilidade do Município/SPI, com regresso contra o ente causador; (iii) divulgar, no processo, o demonstrativo de receitas e despesas da gestão APS; (iv) fixar critério uniforme de recomposição, aplicável simetricamente à CODEBA; (v) ajustar o EVTEA e a NT nº 133/2025 em conformidade.
270	Minuta de Edital	12.1.9, 12.1.9.1. e 12.1.9.2, III, III.	Propõe-se a exclusão dos itens 12.1.9, 12.1.9.1. e 12.1.9.2 da Seção III do Capítulo III. Justificativa: O CADE, quando da análise da outorga do Porto de Itajaí (Processo 08700.001838/2023-30), pautado pela regra da razão, concluiu que, mesmo nos cenários mais conservadores de concentração do mercado relevante de Santa Catarina e Paranaguá, em que o vencedor pudesse deter até 100% de participação no complexo de Itajaí, a probabilidade de exercício desse poder de mercado ou de aumentos abusivos de preços é baixa. A razão está na própria arquitetura do arrendamento. A fixação de obrigações de movimentação mínima de contêineres, somada à existência de capacidade ociosa no terminal, obriga o operador a buscar volume constante de carga. Como as projeções de demanda para os anos seguintes exigem patamares superiores ao histórico recente de movimentação, qualquer tentativa de majorar tarifas seria contraproducente, já que ao afastar a demanda, o operador inviabilizaria o atingimento das metas contratuais e se exporia a penalidades. Da mesma forma, o CADE afastou o risco de condutas anticompetitivas decorrentes da entrada de armadores e grupos integrados na disputa. O órgão estabeleceu a tese geral de que não há racionalidade econômica para o fechamento de mercado. Para amortizar os volumosos investimentos exigidos no terminal, o arrendatário precisa, inevitavelmente, atrair e movimentar cargas de armadores concorrentes. Com base nessas salvaguardas contratuais e no incentivo à amortização do capital, a Superintendência-Geral do CADE concluiu pela ausência de riscos concorrenciais pós-leilão. Essa lógica foi aplicada inclusive nas hipóteses de vitória de grandes incumbentes ou grupos verticalizados, atestando que a dinâmica do setor neutraliza incentivos de fechamento tanto a montante quanto a jusante. Do ponto de vista econômico e da atratividade dos arrendamentos, o ponto mais crítico reside no potencial desestímulo ao investimento em terminais públicos decorrente da proibição de consórcios nessa modalidade. Tendo em vista que os armadores são os principais usuários dos terminais de contêineres, a sua participação na licitação, individualmente ou em consórcio, representa um importante fator de atratividade. Ao proibi-los de se consorciar com players regionais experientes, a licitação se torna menos interessante para esses atores, que tendem a direcionar seus investimentos para a construção ou expansão de TUPs, onde não existe tal restrição. Ademais, a integração vertical é uma tendência mundial e qualquer tentativa de limitá-la representaria um retrocesso regulatório e uma desconexão com as melhores práticas internacionais. O Brasil convive historicamente com o desafio de altos custos logísticos, e

			ineficiências, que necessitam de soluções. Nesse cenário, a integração vertical não representa um risco, mas parte da solução. Esses ganhos sistêmicos, que envolvem melhor planejamento de escalas, logística mais eficiente de contêineres vazios e investimentos massivos antecipados para atender navios cada vez maiores, são praticados mundialmente por grandes armadores e operadores como Cosco (presente em mais de 36 portos a nível mundial), MSC (mais de 70 terminais), Maersk (mais de 60 terminais via APM Terminals), CMA-CGM (mais de 45 terminais, expandindo via compra de participação de controle da Santos Brasil) e DP World (com a integração das operadoras de navegação de cabotagem Unifeeder e Feedertech). Fato é que na licitação da área ITJ01 foram feitos estudos concorrenciais que concluíram por não haver necessidade de re-seleção de players de qualquer natureza. Diante disso, nada justifica a manutenção de restrições prévias a consórcios nessa modalidade, já que: (i) a integração vertical é um caminho natural para a modernização do setor portuário brasileiro; e (ii) os estudos concorrenciais concluíram por não haver risco concorrencial advindo da participação irrestrita de todos os players.
271	Minuta de Contrato	7.1.6.3, Ref. sistema de armazenagem e equipamentos, item I.	A Minuta Contratual estabelece a aquisição de dois scanners móveis, enquanto o EVTEA e o layout conceitual representam três scanners em operação. A Seção C esclarece que o terceiro equipamento será adquirido pela arrendatária provisória, indenizado pela futura arrendatária, revertido ao Porto e disponibilizado ao ITJ01. Essa composição, contudo, não consta da obrigação contratual, que tampouco disciplina a entrega, o estado operacional, a vida útil, a indenização e a substituição do equipamento preexistente. A omissão pode permitir a interpretação que a indisponibilidade do ativo transitório seja transferida à futura arrendatária sem tratamento econômico-financeiro. Solicita-se explicitar que os dois scanners previstos na subcláusula 7.1.6.3(i), item I, são adicionais ao scanner proveniente do contrato transitório; definir as condições de disponibilização desse ativo; e assegurar recomposição do equilíbrio caso sua ausência ou inadequação imponha investimento adicional não incluído no CAPEX. Sugere-se a inclusão das seguintes Cláusulas na Minuta Contratual: 7.6.1.3.1. Os 2 (dois) scanners móveis novos previstos na Cláusula 7.1.6.3, Ref. Sistema de Armazenagem de equipamentos, "I", serão disponibilizados pela Arrendatária em adição ao scanner móvel já existente que será transferido pelo Poder Concedente. 7.6.1.3.2. O Poder Concedente e a Autoridade Portuária assegurarão, até a Data de Assunção, a disponibilização à Arrendatária do scanner móvel já existente, livre e desembaraçado, em condições operacionais compatíveis com os Parâmetros do Arrendamento. 7.6.1.3.3. A ausência, o atraso na disponibilização ou a inadequação operacional do equipamento referido acima, quando não imputável à Arrendatária, não implicará obrigação de aquisição de scanner adicional sem prévia determinação formal e correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, mediante Revisão Extraordinária.
272	Minuta de Contrato	Vários	MANIFESTAÇÃO DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA AUDIÊNCIA PÚBLICA ANTAQ Nº 07/2026 ARRENDAMENTO DA ÁREA ITJ01 – PORTO ORGANIZADO DE ITAJAÍ/SC A FIESC manifesta-se favoravelmente ao arrendamento da área ITJ01, entendendo que a participação privada constitui importante instrumento para a retomada da capacidade operacional, modernização da infraestrutura, aumento da produtividade e fortalecimento da competitividade do Porto de Itajaí. Entretanto, a entidade considera fundamental que o arrendamento seja estruturado dentro de uma visão de longo prazo para o Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu, considerando a complementaridade entre o Porto de Itajaí e os demais terminais e estruturas logísticas existentes na região. A manutenção plena do Porto de Itajaí deve, portanto, ser vista como uma oportunidade de reconstrução de um dos principais

			polos logísticos do Brasil, com impactos positivos sobre Santa Catarina, a Região Sul e o comércio exterior brasileiro. Diante disso, a FIESC recomenda à ANTAQ e ao Poder Concedente que o processo de arrendamento da área ITJ01: I – assegure segurança jurídica, estabilidade regulatória e continuidade operacional; II – garantir, no âmbito da concessão, espaço e capacidade operacional destinados à movimentação de cargas gerais, de forma a assegurar a realização dessa atividade no Porto de Itajaí, considerando sua importância estratégica para o atendimento às demandas da indústria; III – assegure a integração do arrendamento com as obras de dragagem, canal de acesso e bacia de evolução do Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu, dando celeridade à estruturação e publicação do edital para a concessão do acesso aquaviário e dos serviços de dragagem, garantindo condições permanentes e previsíveis de navegabilidade; IV – apoie a estruturação URGENTE de uma concessão específica para o canal de acesso aquaviário e para os serviços de dragagem de manutenção e aprofundamento, de forma independente do arrendamento da área ITJ01, assegurando a continuidade dos serviços, a previsibilidade das condições de navegabilidade e a adequada coordenação entre a infraestrutura aquaviária e as operações portuárias; V – articule os investimentos portuários com a Via Expressa Portuária, Rodovia Via Mar, BR-101, BR-470 e demais acessos terrestres; VI – avalie a destinação dos recursos de outorga ao Município de Itajaí, preferencialmente para investimentos em infraestrutura logística, com prioridade para a implantação da Via Expressa Portuária de Itajaí; VII – contemple a ampliação das retroáreas e da capacidade operacional; VIII – promova ganhos de eficiência que contribuam para a modicidade tarifária e redução dos custos logísticos; IX – estabeleça mecanismos transparentes de monitoramento e divulgação dos indicadores de desempenho; X – considere o Porto de Itajaí como componente estratégico da infraestrutura logística catarinense; XI – reavalie o cronograma do arrendamento da área ITJ01, assegurando prazo adequado para o amadurecimento do processo e sua conclusão com segurança jurídica e estabilidade institucional; XII – estabeleça o Governo do Estado de Santa Catarina, por meio da SCPar, como autoridade portuária do Porto de Itajaí, adotando modelo de gestão pautado pela autonomia, governança corporativa, gestão técnica e responsabilização por resultados e desempenho, sem ingerência política, assegurando que a gestão do Porto de Itajaí seja orientada por critérios técnicos, econômicos e logísticos e pela busca permanente de eficiência e competitividade; XIII – assegure a continuidade operacional do Porto de Itajaí durante o período de transição, mediante a avaliação da prorrogação, por até dois anos, do contrato da atual arrendatária JBS Terminais, ou até a efetiva entrada em operação do novo arrendatário, o que ocorrer primeiro. A FIESC entende que um Porto de Itajaí eficiente, moderno, competitivo e integrado aos demais terminais do estado é condição essencial para ampliar a competitividade.
273	Estudo ITJ01 - Seção E - Financeiro		Sugere-se a inclusão, no estudo financeiro do EVTEA da Audiência Pública nº 07/2026 – ANTAQ, da análise integrada de todas as fontes de receita da Autoridade Portuária de Itajaí, dimensionando a contrapartida financeira do arrendatário para garantir sustentabilidade sem gerar acúmulo desnecessário de recursos que possa comprometer a modicidade tarifária do complexo no longo prazo, nos termos recomendados pelo Acórdão 1274 de 2026 do Plenário do TCU, Ministro Relator Walton Alencar Rodrigues, TC 017.505/2025-9. Para subsidiar esta análise, a contribuição completa foi disponibilizada pelo e-mail ivam@agenciaporto.com, no arquivo identificado como “CP ITJ01 - AP_Remuneração AP - 20260811.pdf”.
274	Minuta de Edital	12.1.9, 12.1.9.1. e 12.1.9.2, III, III.	Propõe-se a exclusão dos itens 12.1.9, 12.1.9.1. e 12.1.9.2 da Seção III do Capítulo III. A restrição imposta pela Agência à formação de consórcios entre armadores e incumbentes de Itajaí e de portos em um raio de 400 km não incluiu o Porto de Santos. Configura-se, assim, um equívoco material, uma vez que diversas cargas importadas e exportadas pelo complexo

			de Itajaí-Navegantes destinam-se ao estado de São Paulo, enquanto cargas movimentadas no complexo de Santos destinam-se ao estado de Santa Catarina. Desse modo, é inequívoca a existência de uma dinâmica concorrencial entre os terminais, a qual não pode ser ignorada e precisa ser incorporada aos ajustes dos estudos. A modelagem multipropósito do terminal é outro fator que evidencia a necessidade de a Agência reconsiderar a exclusão de consórcios no modelo do item 12.1.9. O player que assumirá a operação e os investimentos desse terminal tem uma dupla obrigação, tanto de operar container, quanto de operar também carga geral. Desse modo, a formação de consórcios viabiliza a participação de agentes que de outra forma não teriam condição de desempenhar isoladamente os dois perfis de carga. Cabe citar precedente do TCU no porto de Itaguaí (RJ), no qual a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), tinha sido impedida de participar da licitação sem estudos concorrenciais que embasassem este fato, e a Corte de Contas determinou, por meio do Acórdão nº 1834/2024–TCU–Plenário, que a Antaq fizesse estudos concorrenciais em todas as licitações para embasar eventual restrição. Fato é que na licitação da área ITJ01 foram feitos estudos concorrenciais que concluíram por não haver necessidade de re-seleção de players de qualquer natureza, portanto não há respaldo técnico para imposição de tal restrição à concorrência. Diante desse cenário dinâmico, nada justifica a manutenção de restrições prévias a consórcios entre armadores e terminais dos complexos de Itajaí, São Francisco do Sul, Imbituba, Paranaguá e Antonina, na medida em que (i) os estudos concorrenciais concluíram por não haver risco concorrencial advindo da participação irrestrita de todos os players; (ii) o terminal precisa conciliar diferentes expertises, já que é multipropósito; e (iii) é urgente incentivar a participação de todos os agentes dispostos a contribuir para o fortalecimento da infraestrutura nacional.
275	Minuta de Contrato	7.1.6.3	A Seção C - Engenharia do EVTEA prevê a implantação de RTGs elétricos, expansão de tomadas reefer e melhorias na rede elétrica, mas não apresentam estudo de capacidade e eventual necessidade de adequações em subestações e transformadores. A referência à capacidade contratada de 25 kW e à rede aérea que atende o Porto Público não comprova a suficiência do sistema para a operação futura. Também não está definido se os valores de CAPEX abrangem transformadores, subestações, alimentadores e reforços externos. Propõe-se (i) incluir nos estudos diagnóstico elétrico completo, orçamento e cronograma das intervenções, bem como (ii) estabelecer alocação expressa das responsabilidades entre Autoridade Portuária, arrendatário e distribuidora. Deve-se assegurar recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso sejam necessários reforços não contemplados no EVTEA e não decorrentes de alteração do projeto promovida pela Arrendatária. Propõe-se a seguinte inclusão na Minuta Contratual: 13.2. A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2.11. Insuficiência da capacidade de fornecimento de energia elétrica e necessidade de reforços na infraestrutura elétrica comum ou externa ao Arrendamento, incluindo subestações, transformadores, alimentadores e conexão à rede da distribuidora, quando tais investimentos não estejam expressamente identificados e orçados na Seção C - Engenharia do EVTEA e não decorram de alteração promovida pela Arrendatária em seu projeto.
276	Minuta de Contrato	7.1.6.3, C.	Os estudos de engenharia preveem a aquisição de 24 RTGs elétricos para reduzir emissões de carbono, enquanto a Minuta Contratual (7.1.6.3, "C") exige somente “RTGs”, sem qualificá-los como elétricos. Essa divergência compromete a exigibilidade do objetivo ambiental e permite que a obrigação seja cumprida com RTGs movidos a combustível fóssil. A cláusula deve qualificar expressamente os RTGs como elétricos, vincular os marcos de aquisição à implantação e ao comissionamento da infraestrutura de alimentação e admitir

			tecnologia equivalente apenas quando demonstrado desempenho ambiental igual ou superior. Também devem ser definidos os responsáveis pelo reforço e pela conexão à rede, com tratamento contratual dos atrasos e indisponibilidades não imputáveis à Arrendatária. Os estudos também devem ser adaptados para prever a substituição e eletrificação de todos os demais equipamentos movidos a diesel, a fim de atendimento das diretrizes de redução de emissão de gases de efeito estufa e redução da pegada de carbono do projeto, conforme previsto na Minuta Contratual (7.1, xxvi) e na Seção F - Ambiental do EVTEA. Propõe-se a inclusão as seguintes cláusulas na Minuta Contratual: 7.1.6.3.1. Todos os novos equipamentos a serem disponibilizados pela Arrendatária previstos na Cláusula 7.1.6.3 deverão ser elétricos, vedada a aquisição de novos equipamentos movidos a diesel, para atendimento das diretrizes de redução de emissão de gases de efeito estufa e redução da emissão de carbono das operações do terminal. 7.1.6.3.2. O cumprimento dos marcos temporais previstos na Cláusula 7.1.6.3 para disponibilização dos equipamentos inclui as adequações necessárias nos respectivos sistemas de alimentação, conexão, proteção, controle, recarga ou fornecimento de energia, conforme a tecnologia adotada. 7.1.6.3.3. Os prazos e responsabilidades relativos ao ponto de conexão, à disponibilidade de potência e aos reforços externos da rede de distribuição deverão constar do PBI. Atrasos ou indisponibilidades de infraestrutura externa não imputáveis à Arrendatária ensejarão a correspondente adequação do cronograma e, quando houver impacto econômico-financeiro comprovado, a aplicação dos mecanismos de recomposição previstos no Contrato.
277	Minuta de Edital	7.1.6.3 ii.	Propõe-se a exclusão do item 7.1.6.3 ii. Justificativa: A presente contribuição propõe a exclusão da obrigação de implantação do novo píer de passageiros fora da área arrendada, prevista no item 7.1.6.3, ii, do Contrato, como também questiona o item 3 da Seção C - Engenharia - “Investimentos fora da área de arrendamento a. Implantação do novo píer turístico contemplando EVTEA, estudo de manobrabilidade e respectiva dragagem de implantação”. A imposição de execução de obra de grande porte e de dragagem de implantação sem a realização de projeto básico afronta o disposto no art. 6º, inciso XXV, e no art. 18, inciso II, da Lei nº 14.133/2021. A legislação é clara ao exigir que intervenções e obrigações dessa magnitude estejam amparadas por estudos preliminares e projetos com nível de precisão suficiente para caracterizar a obra e quantificar os investimentos exigidos. Desse modo, o futuro arrendatário teria que arcar com risco incerto, não sendo possível nem mesmo precificar devidamente as propostas, já que não são claros todos os fatores críticos existentes. Essa imprecisão viola os princípios do julgamento objetivo, da proporcionalidade e da eficiência previstos no art. 5º da Lei nº 14.133/2021, importando em instabilidade na valoração do ativo e potencial pleito de reequilíbrio econômico-financeiro. Do ponto de vista normativo, o art. 42-A do Decreto nº 8.033/2013 estabelece que o Poder Concedente pode autorizar a realização de investimentos pelo arrendatário fora da área arrendada, na infraestrutura comum do porto organizado, prevendo expressamente que tais intervenções ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Na modelagem em tela, contudo, a imposição desse aporte expressivo na área comum foi inserida como encargo originário sem a correspondente previsão de receitas operacionais associadas ou de mecanismo apto a preservar a equação econômico-financeira do projeto. Além disso, não foram identificados na Seção B (Estudo de Mercado) estudos de demanda que fundamentem o dimensionamento do píer de passageiros nem que comprovem a sua sustentabilidade econômica dentro do fluxo de caixa do terminal. A carência desses elementos fragiliza o dever de motivação dos atos administrativos, previsto no art. 2º da Lei nº 9.784/1999. Além disso, nos anos iniciais do contrato, nos quais haverá o compartilhamento dos berços entre as operações de carga e de passageiros, a modelagem omitiu a valoração dos

			impactos operacionais decorrentes da necessidade de compartilhamento do cais entre navio de passageiros e de carga. Tal fato impõe ao operador ociosidade forçada e custos de oportunidade relevantes na escala dos navios de contêineres e carga geral, riscos que não foram precificados nem compensados na matriz do certame. Diante da inobservância da regra de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro insculpida no art. 42-A do Decreto nº 8.033/2013, da falta de fluxo que retribua os investimentos na área comum e da ausência de estudos de demanda na Seção de Estudo de Mercado, solicita-se a reavaliação da modelagem e a exclusão do item 7.1.6.3, ii, do Contrato.
278	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Sugere-se a alteração da MME do terminal ITJ01 para 45,2% com crescimento progressivo nos primeiros anos do arrendamento. Isso se deve ao fato de o terminal de ITJ01 estar em um mercado altamente competitivo e verticalizado, onde a sua consolidação comercial será desafiadora. Assim, propõe-se que o cálculo do VaR (value at risk) que baseia a MME seja baseado na movimentação histórica de Itajaí, e não do Complexo Portuário como um todo. Portanto, nessa proposta a MME é aplicada sem impor obrigação desproporcional ao futuro arrendatário. Para subsidiar esta análise, a contribuição completa foi disponibilizada pelo e-mail ivam@agenciaporto.com, no arquivo identificado como “CP ITJ01 - AP_MME - 20260810.pdf”.
279	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Sugere-se a revisão do dimensionamento dos equipamentos de pátio, com a adoção de 8 STSs, 35 RTGs e 60 terminal tractors, além da exclusão dos quatro MHCs como referência para a configuração definitiva. Com as alterações nas quantidades de equipamentos, sugere-se também a atualização do CAPEX da Seção C – Engenharia, além dos custos operacionais da Seção E – Financeiro do EVTEA. Adicionalmente, sugere-se a revisão da capacidade máxima do terminal nas Fases 1 e 2, limitando-se a 429.764 TEUs por ano. Por fim, sugere-se a revisão Subcláusula 7.1.6.2 da Minuta de Contrato, que trata da utilização da prancha média como obrigação contratual rígida e sancionável, com adequada consideração dos fatores externos ao controle do arrendatário e da intensa disciplina concorrencial existente no mercado catarinense. Para subsidiar esta análise, a contribuição completa foi disponibilizada pelo e-mail ivam@agenciaporto.com, no arquivo identificado como “CP ITJ01 - AP_modelagem_capacidade - 20260813.pdf”.
280	Minuta de Edital	9.2.5; 4.1.9; e 4.1.13.	Requer-se o esclarecimento dos itens 9.2.5, 4.1.9. e 4.1.13, que visam atribuir ao futuro arrendatário obrigações associadas a passivos do antigo arrendatário e da Autoridade Portuária. Justificativa: A atual redação das cláusulas impõe ao futuro arrendatário a obrigação de assumir custos e passivos históricos oriundos do contrato anterior. A transferência de obrigações financeiras elevadas para indenizar ativos e desequilíbrios pretéritos conflita com a disciplina jurídica da reversão de bens, regulada pelo art. 36 da Lei nº 8.987/1995. Pela sistemática legal, a reversão dos bens vinculados à prestação do serviço público opera-se em favor do Poder Concedente, recaindo sobre este, como regra, o dever de indenizar parcelas de investimentos não amortizados. O arrendatário futuro, terceiro alheio ao arrendamento anterior entre a autoridade portuária e a APM Terminals, não pode ser obrigado a arcar com obrigação que deveria ser do Estado. O repasse de passivos do antigo operador ao novo entrante afronta o princípio da competitividade e a diretriz de seleção da proposta mais vantajosa, positivados no art. 11, inciso I, da Lei nº 14.133/2021. A medida cria uma barreira artificial de entrada ao exigir que os licitantes precifiquem em seus modelos de negócio riscos pretéritos que não lhes pertencem, o que restringe severamente a atratividade do certame. A materialidade do risco de repassar esses custos no complexo portuário de Itajaí foi objeto de escrutínio pelo TCU no Acórdão nº 1516/2025-TCU-Plenário. Ao analisar o arrendamento transitório na mesma área objeto desta

			licitação, o TCU identificou uma lacuna normativa na Res. 43/2021 da Antaq quanto ao regime de acompanhamento, avaliação e controle dos bens cedidos pela arrendatária anterior (APM Terminals). A Corte destacou que a indefinição sobre quem suportará o encargo da depreciação operacional desses bens durante o período de transição entre a antiga arrendatária e arrendatária provisória gera grave insegurança jurídica, com desdobramentos diretos e imprevisíveis no montante da indenização que será imputada ao vencedor do arrendamento definitivo. Nesse sentido, o novo arrendatário não pode assumir riscos e contingências financeiras de terceiros. Caso a modelagem mantenha a exigência de alguma contrapartida indenizatória, requer-se a alteração da cláusula para que a obrigação seja delimitada de forma objetiva. O ônus do novo arrendatário deve recair exclusivamente sobre os bens não amortizados que sejam efetivamente transferidos, previamente avaliados com os devidos descontos de depreciação e cuja utilização seja necessária para a continuidade da prestação do serviço público. Além disso, já que o certame em questão não consiste em concessão da administração do porto organizado, mas se restringe ao arrendamento de uma área portuária específica, não há justificativa para a sucessão global de passivos corporativos da Autoridade Portuária. Requer-se, portanto, a reavaliação da modelagem econômico-financeira e a exclusão desses desembolsos do rol de obrigações do futuro arrendatário.
281	Minuta de Contrato	Varios	MANIFESTAÇÃO DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA AUDIÊNCIA PÚBLICA ANTAQ Nº 07/2026 ARRENDAMENTO DA ÁREA ITJ01 – PORTO ORGANIZADO DE ITAJAÍ/SC Assunto: Contribuições da FIESC ao processo de arrendamento da área ITJ01, destinada à movimentação e armazenagem de carga conteinerizada e carga geral. A FIESC manifesta-se favoravelmente ao arrendamento da área ITJ01, entendendo que a participação privada constitui importante instrumento para a retomada da capacidade operacional, modernização da infraestrutura, aumento da produtividade e fortalecimento da competitividade do Porto de Itajaí. Entretanto, a entidade considera fundamental que o arrendamento seja estruturado dentro de uma visão de longo prazo para o Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu, considerando a complementaridade entre o Porto de Itajaí e os demais terminais e estruturas logísticas existentes na região. A manutenção plena do Porto de Itajaí deve, portanto, ser vista como uma oportunidade de reconstrução de um dos principais polos logísticos do Brasil, com impactos positivos sobre Santa Catarina, a Região Sul e o comércio exterior brasileiro. Diante disso, a FIESC recomenda à ANTAQ e ao Poder Concedente que o processo de arrendamento da área ITJ01: I – assegure segurança jurídica, estabilidade regulatória e continuidade operacional; II – garantir, no âmbito da concessão, espaço e capacidade operacional destinados à movimentação de cargas gerais, de forma a assegurar a realização dessa atividade no Porto de Itajaí, considerando sua importância estratégica para o atendimento às demandas da indústria; III – assegure a integração do arrendamento com as obras de dragagem, canal de acesso e bacia de evolução do Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu, dando celeridade à estruturação e publicação do edital para a concessão do acesso aquaviário e dos serviços de dragagem, garantindo condições permanentes e previsíveis de navegabilidade; IV – apoie a estruturação URGENTE de uma concessão específica para o canal de acesso aquaviário e para os serviços de dragagem de manutenção e aprofundamento, de forma independente do arrendamento da área ITJ01, assegurando a continuidade dos serviços, a previsibilidade das condições de navegabilidade e a adequada coordenação entre a infraestrutura aquaviária e as operações portuárias; V – articule os investimentos portuários com a Via Expressa Portuária, Rodovia Via Mar, BR-101, BR-470 e demais acessos terrestres; VI – avalie a destinação dos recursos de outorga ao Município de Itajaí, preferencialmente para investimentos em infraestrutura

			logística, com prioridade para a implantação da Via Expressa Portuária de Itajaí; VII – contemple a ampliação das retroáreas e da capacidade operacional; VIII – promova ganhos de eficiência que contribuam para a modicidade tarifária e redução dos custos logísticos; IX – estabeleça mecanismos transparentes de monitoramento e divulgação dos indicadores de desempenho; X – considere o Porto de Itajaí como componente estratégico da infraestrutura logística catarinense; XI – reavalie o cronograma do arrendamento da área ITJ01, assegurando prazo adequado para o amadurecimento do processo e sua conclusão com segurança jurídica e estabilidade institucional; XII – estabeleça o Governo do Estado de Santa Catarina, por meio da SCPar, como autoridade portuária do Porto de Itajaí, adotando modelo de gestão pautado pela autonomia, governança corporativa, gestão técnica e responsabilização por resultados e desempenho, sem ingerência política, assegurando que a gestão do Porto de Itajaí seja orientada por critérios técnicos, econômicos e logísticos e pela busca permanente de eficiência e competitividade; XIII – assegure a continuidade operacional do Porto de Itajaí durante o período de transição, mediante a avaliação da prorrogação, por até dois anos, do contrato da atual arrendatária JBS Terminais, ou até a efetiva entrada em operação do novo arrendatário, o que ocorrer primeiro.
282	Minuta de Contrato	12.1	A redação atual da Minuta Contratual não assegura a segregação integral entre as obrigações do operador transitório e aquelas atribuíveis ao futuro arrendatário. Embora o operador anterior responda pelos ativos até a sua efetiva desmobilização, o novo arrendatário os recebe no estado em que se encontram e passa a suportar sua manutenção, além dos passivos ambientais considerados conhecidos ou não identificados tempestivamente. Essa estrutura pode transferir custos decorrentes de inadimplementos, deteriorações ou passivos pretéritos e conferir vantagem informacional e econômica ao operador incumbente. Desse modo, devem ser incluídas regras expressas de segregação temporal e causal e neutralização econômico-financeira de qualquer obrigação ou custo preexistente que venha a repercutir sobre o futuro arrendamento. Propõe-se a inclusão da Cláusula 12.8: 12.8 Sem prejuízo das demais disposições desta Cláusula, não serão atribuídos à Arrendatária os custos, obrigações ou responsabilidades decorrentes de ato, omissão, inadimplemento ou desconformidade imputável à arrendatária anterior e constituídos até a Data de Assunção, inclusive aqueles relacionados a investimentos, manutenção, conservação, reparação, regularização ambiental, licenciamento, reversão ou devolução dos bens vinculados ao Arrendamento. 12.8.1 As desconformidades ou obrigações exigíveis da arrendatária anterior que não tenham sido devidamente consideradas e precificadas no EVTEA deste Contrato terão seus custos integralmente suportados pelo Poder Concedente, que poderá exercer direito de regresso contra a responsável. 12.8.2. Caso obrigação ou custo referido na Cláusula 12.8 repercuta sobre a Arrendatária ou seja necessário à continuidade das Atividades, será assegurada a integral recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, inclusive quanto aos efeitos sobre investimentos, custos operacionais, receitas, cronograma e disponibilidade dos ativos.
283	Minuta de Edital	9.2.5.1	Requer-se o esclarecimento e a reestruturação do item 9.2.5.1, que apresenta erro material de remissão e agrega, sob um único pagamento, rubricas de naturezas jurídicas distintas. Preliminarmente, aponta-se erro material na cláusula: a remissão é feita ao "item 9.2.9", inexistente na minuta do Contrato. Pelo conteúdo, a intenção foi remeter ao item 9.2.5, que disciplina o pagamento das parcelas de R$ 192.094.430,53. Requer-se a correção da remissão cruzada, pois a imprecisão em cláusula que veicula pagamento de tal magnitude compromete a segurança quanto ao alcance da obrigação. No mérito, a cláusula 9.2.5.1 evidencia que a obrigação de pagamento imposta ao futuro arrendatário

			agrega, em um só desembolso, quatro rubricas de naturezas jurídicas inteiramente diversas: (i) compensação pelo desequilíbrio do contrato do antigo arrendatário (APM Terminals): assunção de passivo de terceiro; (ii) ressarcimento à APS/SPA: assunção de passivo de terceiro/da autoridade portuária; (iii) ressarcimento de ativos existentes indenizáveis: indenização por bens que será utilizado pelo futuro arrendatário; (iv) desapropriação e expansão de áreas: investimento futuro em ampliação do terminal. Cada uma dessas rubricas possui regime jurídico próprio e enseja tratamento distinto: as duas primeiras são passivos alheios ao objeto do arrendamento; a terceira é contraprestação por bens reversíveis, sujeita a critério objetivo de avaliação e depreciação; e a quarta é investimento (CAPEX) que se projeta para o futuro. Consolidá-las em um único valor global e em um mesmo fluxo de parcelas impede a rastreabilidade dos custos, prejudica o julgamento objetivo e a formação isonômica das propostas, e inviabiliza a adequada gestão da equação econômico-financeira ao longo do contrato — inclusive para fins de eventual reequilíbrio, que exige a identificação precisa de cada componente e de seu fato gerador. Requer-se, portanto, a segregação das quatro rubricas no instrumento contratual, com a individualização de seus respectivos valores, fatos geradores e regimes jurídicos, de modo que cada uma receba tratamento próprio e que os licitantes possam precificar suas propostas com clareza quanto à natureza e à alocação de cada encargo.
284	Minuta de Edital	Apêndice 4 do Edital	O Item 4.4 do Apêndice 4 da Minuta de Edital admite o encerramento ou a sub-rogação de contratos essenciais celebrados pela arrendatária anterior, mas não exige que os contratos, obrigações, passivos e correspondentes efeitos econômico-financeiros sejam identificados e divulgados antes da apresentação das propostas. A apuração é remetida ao PTO, elaborado após homologação e adjudicação, enquanto o atual ocupante, se vencedor, é dispensado de apresentá-lo. Essa estrutura confere ao incumbente vantagem informacional e impede que os demais interessados avaliem, em condições isonômicas, os custos e riscos da transição. Sabe-se que a transição no âmbito do PTO não é capaz de equacionar o conhecimento do ativo. Deve-se incluir obrigação de publicação prévia de inventário completo das relações potencialmente transferíveis, acompanhado dos instrumentos pertinentes e de justificativas técnicas, jurídicas e econômico-financeiras. A regra também deve vedar a transferência de obrigação não divulgada ou exigir a recomposição econômico-financeira quando isso for necessário. A operação transitória é, por natureza, uma solução regulatória dedicada a tão somente garantir que não haja solução de continuidade na operação, de modo que o Poder Concedente tem total legitimidade e responsabilidade em obter e divulgar tais informações, sob pena de tornar a nova licitação a mera formalização da continuidade da operação em curso sob o manto de um novo contrato. Propõe-se a alteração da redação do Item 4.4 do Apêndice 4 do Edital: 4.4. A ANTAQ e o Poder Concedente disponibilizarão às Proponentes, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da Data de Recebimento dos Envelopes prevista no Edital, relação completa dos contratos, obrigações, passivos, garantias, compromissos e demais relações jurídicas da arrendatária anterior que possam ser encerrados, cedidos, transferidos ou sub-rogados à Arrendatária, acompanhada: (i) dos respectivos instrumentos e aditivos; (ii) da identificação das partes, objeto, prazo, valores, garantias, penalidades, passivos e condições de encerramento, cessão, transferência ou sub-rogação; (iii) das anuências exigidas; e (iv) das justificativas técnicas, jurídicas e econômico-financeiras pertinentes. 4.4.1. Não poderá ser imposta à Arrendatária obrigação, passivo ou relação jurídica que não tenha sido previamente divulgada nos termos do item 4.4, salvo mediante sua concordância expressa ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. 4.4.2. Qualquer alteração material nas informações divulgadas deverá ser imediatamente publicada e, quando puder afetar a formulação das propostas, implicará

			a reabertura do respectivo prazo. 4.4.3. Caberá à Arrendatária, após a assinatura do Contrato, notificar as pessoas físicas e jurídicas titulares das relações divulgadas nos termos do item 4.4, informando sobre seu encerramento, cessão, transferência ou sub-rogação, conforme aplicável.
285	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Sugere-se a alteração da coluna “Participação Capturada” da Tabela 14 da Seção B – Estudo de Mercado do EVTEA da licitação. Tal alteração é necessária porque o EVTEA considera um aumento de share efetivo da demanda para o terminal ITJ01 muito acelerado, desconsiderando limitações de capacidade devido a obras no terminal e desafios comerciais gerados pelas características do mercado local. O crescimento da participação capturada deve refletir esses desafios operacionais e comerciais que o terminal enfrentará na primeira e segunda fases de implantação. Além disso, sugere-se ainda que o crescimento da capacidade do terminal seja ligado às conclusões das desapropriações e às conclusões de obras nos berços. Por fim, pede-se que os demais estudos do edital sejam atualizados com a nova microdemanda, gerando novas receitas, MME, custos variáveis, e resultados do fluxo de caixa do projeto. Para subsidiar esta análise, a contribuição completa foi disponibilizada pelo e-mail ivam@agenciaporto.com, no arquivo identificado como “CP ITJ01 - AP_modelagem_demanda - 20260813.pdf”.
286	Minuta de Edital	3.3; 5.2.	Questionamento do item 3.3. - “Informações Ambientais da área ITJ01” e Item 5.2. “Licenças e Estudos Ambientais” da Seção F - Ambiental. A Seção F – Ambiental do Estudo de Viabilidade apresenta inconsistências técnicas e jurídicas acerca da validade das Licenças Ambientais de Operação (LAO) incidentes sobre a área do arrendamento. No item 3.3, registram-se as datas de vencimento da LAO nº 1.386/2025 (02/05/2029), da LAO nº 3.974/2022 (22/06/2026) e da LAO nº 5.428/2021 (14/09/2025), constatando-se que as duas últimas se encontram expiradas. O item 5.2. do estudo adotou adotou a premissa que a operação estaria regularizada quanto à LAO nº 5428/2021 pelo fato de que “a operação do terminal não foi interrompida” carece de respaldo legal. Segundo o art. 14, § 4º, da Lei Complementar nº 140/2011, a renovação de licenças ambientais deve ser requerida com 120 dias da expiração do seu prazo de validade, inexistindo nos autos a comprovação do protocolo tempestivo de renovação perante o órgão ambiental competente, de forma a caracterizar a irregularidade formal da operação. Equívoco similar ocorre quanto à LAO nº 3.974/2022, tratada como hígida pelo estudo embora com prazo de validade ultrapassado, sem a devida comprovação de pedido de renovação dentro do prazo legal. A premissa equivocada sobre o status das licenças compromete a higidez do EVTEA. Ao desconsiderar a caducidade formal dos títulos ambientais, o estudo omite a mensuração das despesas com regularização, a apuração de eventuais passivos e a precificação dos riscos de embargo ou interdição do ativo, em inobservância do art. 6º, §4º, do Decreto 8.033/2013. Essa lacuna gera assimetria informacional e compromete a correta alocação de riscos no contrato, prejudicando a formação de propostas no certame.
287	Minuta de Edital	4.1.12.	Questionamento do item 4.1.12. - “Desapropriações” da Seção D - Operacional, com relação à alocação de riscos para expansão da retroárea do terminal. Nesse sentido, o estudo prevê o desembolso de R$ 258.127.963,88 para a aquisição de áreas destinadas à ampliação do Porto de Itajaí e do terminal ITJ01, o que resultará na incorporação de ativos ao patrimônio público portuário. Contudo, o documento omite a responsabilidade pela condução das etapas de compra, desapropriação e regularização fundiária, além de não definir a alocação dos riscos de disponibilidade nem apresentar mecanismos para mitigar atrasos no cronograma e garantir a entrega das áreas ao arrendatário. Ademais, o redesenho operacional do terminal depende da execução de obras viárias e da readequação dos acessos por agentes externos, notadamente o Município de Itajaí, o que adiciona novos

			fatores de risco ao empreendimento. Por conseguinte, sugere-se complementar o estudo com a definição clara da responsabilidade pela obtenção dos terrenos, a alocação dos riscos associados à expansão da retroárea e o estabelecimento de mecanismos que assegurem sua disponibilização nos prazos considerados pela modelagem do projeto.
288	Minuta de Contrato	Cláusulas 7.1.2; e 9.2.5.	Sugere-se a revisão da Subcláusula 9.2.5 e a substituição das Subcláusulas 7.1.2 e 13.1.26 por cláusulas que atribuam expressamente providências, custos e riscos ao Poder Público. Propõe-se transferir ao Poder Público o ressarcimento à Autoridade Portuária de Santos (APS); a aquisição da área Valeport; e as desapropriações das Etapas D, E e F, itens estes que fogem da competência e da alocação de risco adequada a um operador portuário privado. A presente contribuição delimita-se às obrigações de natureza pública cuja exclusão do fluxo econômico do arrendatário é requerida. A ausência de questionamento das demais obrigações não representa concordância ou validação quanto à sua natureza, valor, fundamento, titularidade, atualização, exigibilidade ou forma de pagamento. Para subsidiar esta análise, a contribuição completa foi disponibilizada pelo e-mail ivam@agenciaporto.com, no arquivo identificado como “CP ITJ01 - AP_Indenizações - 20260813.pdf”.
289	Minuta de Edital	7.7	A documentação não impede expressamente que, após a publicação do Edital, sejam renegociadas, reduzidas, postergadas, substituídas ou suprimidas obrigações do Contrato de Arrendamento Transitório. Como o PBI pode ser alterado a qualquer tempo e investimentos, ativos e indenizações relativos ao período transitório integram a modelagem do ITJ01, modificações supervenientes podem alterar custos, condições de transição e premissas utilizadas pelos licitantes, com potencial benefício informacional ou econômico à atual ocupante. Requer-se a inclusão de regra que preserve as obrigações vigentes na data de publicação do Edital até a Data de Assunção e condicione qualquer alteração material posterior à demonstração de interesse público, divulgação integral e tempestiva, avaliação dos impactos concorrenciais e econômico-financeiros e correspondente atualização do Edital, da Minuta Contratual e do EVTEA, com reabertura dos prazos de entrega das propostas quando a mudança puder afetar a respectiva formulação. Requer-se a inclusão do seguinte conjunto de itens no Edital: 7.7.1. Após a publicação deste Edital, deverão ser preservadas as obrigações, os prazos, os investimentos, os níveis de serviço e as demais condições atribuídas à arrendatária transitória que tenham sido considerados na elaboração do EVTEA, da Minuta do Contrato e de seus Apêndices. 7.7.2. Excepcionalmente, mediante decisão motivada fundada no interesse público, poderão ser alteradas as condições referidas no item 7.7.1, desde que o Poder Concedente e a ANTAQ, previamente à produção de efeitos da alteração: 7.7.2.1. divulguem integralmente o instrumento de alteração, sua justificativa e os respectivos efeitos sobre os ativos, investimentos, indenizações, custos, receitas, prazos, níveis de serviço e condições de transferência operacional; 7.7.2.2. demonstrem que a alteração não confere vantagem indevida à atual ocupante nem prejudica a isonomia, a competitividade e a comparabilidade das Propostas; 7.7.2.3. promovam, quando aplicável, a correspondente atualização do Edital, da Minuta do Contrato, de seus Apêndices e do EVTEA; e 7.7.2.4. reabram os prazos do Leilão quando a alteração puder interferir na elaboração, na precificação ou na apresentação das Propostas.
290	Minuta de Edital	3.1.1	Os documentos disponibilizados não identificam, de forma individualizada e atualizada, os investimentos previstos, autorizados, executados ou ainda em análise no âmbito do Contrato de Arrendamento Transitório nº 01/2023. Embora a Seção C - Engenharia do EVTEA mencione a aquisição de um scanner móvel, não foram apresentados o PBI aprovado e suas alterações, as decisões de não objeção, a execução

			físico-financeira, o inventário dos ativos nem a situação dos requerimentos pendentes. A situação se agrava pelo fato de que, dada a natureza precária e transitória do contrato transitório, conforme previsto na Resolução nº 127/2025 da ANTAQ, esse arrendamento não deveria conter nenhum tipo de indenização pelos recursos necessários à manutenção da área ou de bens alocados, exceto aqueles considerados emergenciais e objeto de autorizações especial da ANTAQ (conforme previsto nos artigos 39, V e § 2º). Apesar disso, os estudos não fazem menção a quais investimentos emergenciais teriam sido aprovados pela ANTAQ no âmbito do Contrato Transitório. A omissão impede que os licitantes avaliem, em igualdade de condições, os bens que estarão disponíveis na assunção, sua titularidade e reversibilidade, os valores indenizáveis e o Capex complementar necessário. Deve-se incluir no Edital obrigação de divulgação desses elementos, com atualização até data próxima ao leilão e comunicação uniforme de qualquer decisão ou alteração superveniente. Propõe-se incluir o Item 3.1.3 no Edital: 3.1.3. Como parte dos estudos e informações relativos ao Arrendamento, deverão ser disponibilizados, em igualdade de condições a todos os interessados, o Plano Básico de Implantação – PBI aprovado no âmbito do Contrato de Arrendamento Transitório nº 01/2023 e suas alterações; as respectivas manifestações de não objeção, autorizações e decisões administrativas; a relação individualizada dos investimentos previstos, autorizados, executados e em execução, com descrição, localização, titularidade, reversibilidade, valor aprovado, valor realizado e cronograma físico-financeiro; o inventário atualizado dos bens; e a relação dos pedidos de investimento ainda pendentes de decisão, com indicação do respectivo processo e estado de tramitação. As informações deverão ser atualizadas até 15 (quinze) dias antes da data prevista para a Sessão Pública do Leilão, e qualquer alteração ou decisão superveniente será prontamente divulgada a todos os interessados pelos mesmos meios previstos nos itens 3.1.1 e 3.1.2.
291	Minuta de Edital	5.5.1.	Questionamento dos itens 5.4. “Demanda Micro - Carga Conteinerizada” e 5.5.1. “Alocação de Cargas Conteinerizadas no Terminal ITJ01” da Seção B - Estudo de Mercado, com relação à justificativa técnica em números que concluiu pelos valores de capacity share e do share efetivo do terminal ITJ01 na fase definitiva do empreendimento. No item 5.4, as projeções do capacity share indicam um expressivo aumento de participação do terminal ITJ01, elevando a capacidade aquaviária de 31,14% para 45,99% ao final do horizonte contratual em decorrência dos investimentos previstos. Em contrapartida, a participação atribuída à Portonave é reduzida de 68,86% para 54,01%. Entretanto, o estudo não contempla cenários de expansão ou modernização dos terminais concorrentes. A Portonave, por exemplo, possui investimentos anunciados para ampliação da capacidade anual de 1,5 para 2 milhões de TEUs para o segundo semestre de 2026, segundo disposto em seu portal no link: https://www.portonave.com.br/pt/todas-as-noticias/portonave-recebe-mais-sete-unidades-e-completa-a-chegada-dos-14-novos-guindastes-eletricos-de-patio Essa realidade do setor contrasta com a capacidade dinâmica adotada para a concorrente na Tabela 12 da Seção B, a qual assume o valor inicial de 1,88 milhão de TEUs e chega a decrescer para 1,82 milhão de TEUs no final do horizonte contratual, sem que seja explicada, em termos de modelagem econômica, a razão para essa redução. Em consonância com esse cenário, no item 5.5.1, a projeção prevê que o share efetivo do terminal evolua de 8,56% em 2028 para 45,99% a partir de 2038, conforme apresentado na Tabela 14 da Seção B. Embora a metodologia apresente a convergência de longo prazo entre market share e capacity share, não são detalhados os elementos que justificam esse aumento percentual ao longo do horizonte, tampouco a velocidade de migração de cargas para o novo arrendamento. Adicionalmente, observa-se que a distribuição de mercado projetada difere daquela historicamente verificada no Complexo Portuário de Itajaí. Considerando o período

			entre 2011 e 2021, anterior à paralisação das atividades decorrente do encerramento do contrato da APM Terminals, a participação média da Portonave foi de aproximadamente 65,9%, enquanto o Porto de Itajaí respondeu por cerca de 34,1% da movimentação de contêineres, de acordo com dados da ANTAQ. Já em 2025, a participação observada foi de aproximadamente 75,1% para a Portonave e 24,9% para o Porto de Itajaí. Tendo em vista a natureza concorrencial do complexo portuário analisado, requer-se: (i) a apresentação das premissas e da justificativa técnica que sustentam a expectativa de captura da demanda micro pelo terminal ITJ01 até o patamar de 45,99%, bem como os parâmetros adotados para justificar o afastamento da participação histórica entre os terminais avaliados; (ii) a divulgação detalhada da metodologia empregada para a projeção das capacidades dinâmicas aquaviárias dos terminais concorrentes, acompanhada dos elementos que justificam a velocidade de migração de cargas para o novo arrendamento; e (iii) a apresentação da justificativa técnica e econômico-financeira para a manutenção de capacidade de armazenagem superior à capacidade aquaviária na fase definitiva do empreendimento.
292	Minuta de Edital	27.2.4	A Minuta de Edital exige da Adjudicatária depósito que inclui o ressarcimento de ativos existentes indenizáveis, estimado no EVTEA em R$ 140.385.997,30 e atribuído conjuntamente a ativos da APM Terminals e da JBS Terminais, sem divulgar a segregação por beneficiário e por bem. Também não foram disponibilizados o PBI aprovado da Arrendatária Transitória, o inventário definitivo, a comprovação dos custos, a classificação quanto à reversibilidade, a depreciação acumulada, o saldo não amortizado e a decisão final sobre a recomposição do contrato transitório. Essa omissão impede a verificação do passivo pelos licitantes, cria risco de dupla contagem e confere vantagem informacional ao operador atual. Requer-se que os estudos e o Edital indiquem de forma detalhada todos os bens contemplados nos ativos indenizáveis e respectivos estados de conservação, depreciação e vida útil remanescente, bem como que seja divulgado o PBI aprovado da arrendatária anterior e respectivo estado de execução dos investimentos ali previstos, incluindo as respectivas aprovações da ANTAQ para execução desses investimentos, considerando a vedação geral de novos investimentos e indenizações em contratos transitórios prevista pela Resolução nº 127/2025 da ANTAQ (aet. 39, V e § 2º), assim como a necessidade de nova autorização da ANTAQ para postergação do período transitório (art. 40, § 2º). Vale lembrar que, no âmbito da Reunião da Diretoria Colegiada nº 572, ocorrida em 19 de novembro de 2024, proferida em sede do processo nº 50300.019609/2024-21, foi destacada a natureza precária e transitória dos contratos de transição. Naquela oportunidade, a Diretoria Colegiada da ANTAQ confirmou que contratos transitórios não devem ser prorrogados, como regra, tampouco devem comportar investimentos que não sejam essenciais e justifiquem a pretensão de estabilizar uma operação transitória, que é um instrumento regulatório que nasceu apenas para evitar solução de continuidade, e não impedir a realização da licitação.
293	Minuta de Edital	4.1.1	Requer-se esclarecimento quanto ao item 4.1.1 “Mão de Obra” da Seção D - Operacional com relação ao dimensionamento de mão de obra administrativa e operacional e à justificativa para utilização de dados operacionais de 2020 como referência para cálculo da produtividade média por empregado. No item 4.1.1, o dimensionamento da mão de obra administrativa é realizado por meio de metodologia própria, resultando na previsão de 59 colaboradores. Essa estrutura é composta por 22 cargos de liderança (2 diretores gerais, 8 gerentes sênior e 12 gerentes) para 37 cargos de execução (20 cargos de administrativo 1 e 20 de administrativo 2), conforme a Tabela 7 da Seção D. Isso equivale a uma proporção de aproximadamente 1,7 colaboradores de suporte para cada

			posição de liderança. Contudo, o estudo não apresenta os critérios que justificam essa relação entre liderança e execução, tampouco traz análises de benchmarking ou comparações com terminais semelhantes que permitam avaliar a aderência e a razoabilidade da estrutura proposta. Quanto à mão de obra operacional, o estudo estimou o quadro do terminal em 1.498 colaboradores (Tabela 11) com base em um indicador de produtividade média de 1.085 TEUs por empregado (Tabela 10). No entanto, apesar de a data-base do EVTEA ser abril de 2025, o TEU médio por empregado foi calculado a partir da média de movimentação de sete terminais portuários do ano de 2020. Ocorre que não há justificativas para o uso de dados de 2020, por ter sido período significativamente atípico devido aos impactos da pandemia da Covid-19 sobre as cadeias logísticas, o comércio exterior e as operações portuárias, o que pode ter distorcido os indicadores aplicados. Ademais, na composição desse quadro operacional, os 110 cargos de supervisão e 933 cargos de auxiliares representam parcela expressiva do total projetado, mas não foram apresentados os critérios técnicos que fundamentam esse quantitativo. Diante disso, requer-se: (i) a apresentação dos fundamentos técnicos e premissas que embasaram a metodologia de dimensionamento da equipe administrativa, incluindo os critérios para a proporção fixada entre cargos de liderança e execução e os estudos de benchmarking utilizados; (ii) a justificativa para a utilização de dados operacionais do ano de 2020 como referência no cálculo da produtividade média por empregado, em detrimento de dados mais recentes compatíveis com a data-base de abril de 2025 do EVTEA; e (iii) a demonstração dos critérios e parâmetros técnicos adotados para o dimensionamento específico dos 110 cargos de supervisão e dos 933 cargos de auxiliares no quadro operacional.
294	Minuta de Edital	6; F.	Questionamento do item 6. “Avaliação dos Potenciais Passivos Ambientais”, da Seção F - Ambiental no que diz respeito à compatibilização das informações apresentadas na avaliação de passivos ambientais. No referido item, identifica-se uma inconsistência técnica nas conclusões apresentadas sobre o diagnóstico do terminal. Inicialmente, o documento informa que tanto o Porto quanto a antiga arrendatária (APM Terminals) não possuem passivos ambientais declarados (p. 20 da Seção F). Contudo, na sequência, o estudo avalia os indícios de contaminação e conclui pela sua existência na área analisada, mas, paradoxalmente, a enquadra como “área excluída do cadastro” (p. 21 da Seção F). A constatação de que a área apresenta indícios de contaminação é incompatível com a classificação atribuída e com a declaração prévia de ausência de passivos, o que gera incerteza quanto ao real diagnóstico ambiental do terreno. O alinhamento acerca da existência de passivos ambientais são premissas indispensáveis para garantir a correta alocação de riscos entre o poder concedente e o futuro arrendatário, evitando insegurança jurídica e reflexos econômico-financeiros indevidos na modelagem do projeto. Diante disso, solicita-se: (i) a revisão e a harmonização das conclusões apresentadas no item 6 da Seção F; e (ii) a demonstração da compatibilidade entre os resultados da avaliação preliminar, a declaração de inexistência de passivos ambientais e a classificação ambiental atribuída à área objeto do arrendamento, fornecendo os subsídios necessários para a adequada matriz de alocação de riscos do empreendimento.
295	Minuta de Edital	27.2.4	(Ressarcimento de Ativos - Parte 1 de 2) A redação atual exige pagamento agregado que inclui o ressarcimento de ativos existentes indenizáveis, mas não apresenta, em anexo vinculante, a relação individual dos ativos, beneficiários, valores residuais, critérios de depreciação e memória de cálculo. Tampouco consta mecanismo de avaliação independente do valor residual dos ativos para fins de atualização do valor efetivo a ser pago a título de indenização pelo recebimento desses ativos, em face das condições efetivas de recebimento na Data de Assunção. Paralelamente, o contrato transitório admite alteração do PBI, revisão final

			dos investimentos e eventual atribuição da indenização ao futuro arrendatário. Essa combinação impede que os licitantes conheçam, antes das propostas, sua exposição econômica máxima. Solicita-se que o Edital publique a relação definitiva e auditável dos ativos e investimentos indenizáveis, estabeleça valores máximos individuais e global, data de corte e mecanismo de redução por inexistência, deterioração ou menor valor residual, mediante avaliação independente do valor dos ativos, e determine que qualquer ativo, custo ou pleito não incluído no anexo seja suportado pelo Poder Concedente. Eventual majoração anterior ao leilão deverá exigir retificação dos documentos e reabertura integral do prazo para propostas. Propõe-se a inclusão do Item 27.2.4.1 no Edital: 27.2.4.1. O valor referido neste item constitui o limite máximo e definitivo das obrigações da Adjudicatária relativas à compensação pelo desequilíbrio do contrato do antigo arrendatário e ao ressarcimento de ativos existentes indenizáveis, conforme discriminação constante da Seção D - Operacional do EVTEA, que identificará, para cada ativo indenizável, o titular, a localização, a reversibilidade, o estado de conservação, o valor bruto, a depreciação acumulada, o valor residual e a memória de cálculo. Não poderão ser exigidos da Adjudicatária ou da Arrendatária valores relativos a ativos, investimentos, custos ou pleitos não incluídos na Seção D - Operacional do EVTEA até a data de publicação do Edital. 27.2.4.2. Previamente à assinatura do Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos, os ativos existentes indenizáveis serão avaliados por avaliador independente tecnicamente habilitado, aprovado pela ANTAQ a partir de lista tríplice apresentada pela Arrendatária. 27.2.4.2.1. A Concessionária deverá apresentar a lista tríplice à ANTAQ até a data de celebração do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, e a ANTAQ deverá escolher o avaliador entre aqueles indicados na lista tríplice no prazo de até 15 (quinze) dias corridos contados do recebimento da lista, ou, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis, solicitar fundamentadamente a apresentação de uma nova lista pela Arrendatária. 27.2.4.2.2. Após aprovação do avaliador pela ANTAQ, ou em caso de decurso integral do prazo de 15 (quinze) dias sem objeção formal da ANTAQ, a Arrendatária deverá contratar o avaliador independente escolhido pela agência, ou 1 (um) daqueles incluídos na lista tríplice, em caso de não objeção, no prazo de até 5 (cinco) dias úteis. 27.2.4.2.3. A Arrendatária deverá assegurar que o contrato celebrado com o avaliador independente (i) não permita a aplicação de qualquer tipo de penalidade ou rescisão sem prévia concordância da ANTAQ, restrita à hipótese de descumprimento dos prazos previstos para apresentação dos laudos; e (ii) preveja a apresentação dos laudos no prazo previsto na Cláusula 27.2.4.2.4. 27.2.4.2.4. Os laudos de avaliação independente dos ativos indenizáveis serão apresentados com no mínimo 15 (quinze) dias corridos de antecedência para a data prevista para celebração do Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos. (CONTINUA)
296	Minuta de Edital	3.1	Requer-se a alteração do dispositivo 3.1 da minuta do contrato, com relação ao prazo de arrendamento, para a seguinte redação: “3.1 O Prazo de Arrendamento será de 35 (trinta e cinco) anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato.” O requerimento de extensão do prazo do arrendamento de 25 para 35 anos justifica-se tendo em vista que o período em operação em capacidade máxima se dará apenas após o décimo ano de contrato. Isso porque no item 2 da Seção C - Engenharia o empreendimento é estruturado em três fases de investimentos compreendidas entre o 1º e 9º ano de contrato, alcançando a fase definitiva apenas do 10º ao 25º ano, período em que todas as intervenções estarão concluídas e o terminal atingirá sua capacidade operacional plena. Desse modo, é evidente que uma parcela expressiva do horizonte contratual proposto será dedicada à implantação da infraestrutura necessária à expansão, sendo necessária a extensão do prazo para aproveitamento da capacidade máxima do terminal. Como

			alicerce para esse requerimento, tem-se o art. 19, II, do Decreto nº 8.033/2013, que estabelece que os contratos de arrendamento podem ter prazo de vigência de até 35 anos (prorrogáveis até 70 anos), diretriz fixada justamente para viabilizar a amortização e a remuneração dos investimentos previstos. Considerando que os aportes de CAPEX projetados na Seção E - Financeiro somam aproximadamente R$ 1,97 bilhão e que a fruição da capacidade plena do terminal ocorrerá apenas no décimo ano de contrato, é necessário que a Agência avalie se o prazo contratual de 25 anos assegura janela suficiente para a amortização econômico-financeira de um volume tão expressivo de capital. Diante disso, requer-se: (i) a análise e apresentação de cenários alternativos de modelagem que contemplem um prazo contratual superior ao proposto, adotando como referência o limite inicial de 35 anos previsto no art. 19, II, do Decreto 8.033/2013; (ii) a demonstração da adequação do horizonte contratual frente ao cronograma de implantação do CAPEX, assegurando que o período disponível para exploração comercial em capacidade plena seja compatível com a efetiva amortização e remuneração dos R$ 1,97 bilhão em investimentos.
297	Minuta de Edital	27.2.4	(Ressarcimento de Ativos - Parte 2 de 2) 27.2.4.3. O avaliador independente não poderá ter vínculo societário, econômico ou profissional com a Arrendatária, a arrendatária anterior, titulares dos ativos existentes ou com seus respectivos grupos econômicos, mediante declaração de independência e inexistência de conflito de interesses. 27.2.4.4. O laudo deverá identificar, para cada ativo, titularidade, documento e custo de aquisição, data-base, depreciação ou amortização acumulada, estado de conservação, capacidade operacional, histórico de manutenção, obsolescência, vida útil total e remanescente, valor de reposição e valor de mercado, com indicação da metodologia, premissas e fontes utilizadas. 27.2.4.5. O laudo será submetido à validação da ANTAQ e disponibilizado integralmente à Arrendatária. 27.2.4.6. A inexistência, indisponibilidade, deterioração ou apuração de valor residual inferior dos ativos existentes indenizáveis determinará a correspondente redução do pagamento das parcelas subsequentes previstas no Contrato de Arrendamento. 27.2.4.7. Qualquer inclusão de novos ativos indenizáveis ou majoração do valor total de indenização em momento anterior à Sessão Pública dependerá de retificação do Edital, republicação da Seção D - Operacional e reabertura integral do prazo para apresentação das Propostas. 27.2.4.8. Obrigações reconhecidas após essa data serão suportadas exclusivamente pelo Poder Concedente, sem repercussão sobre a Arrendatária.
298	Minuta de Edital	2.2.4	Questionamento quanto ao item 2.2.4 “Capacidade futura do sistema de acostagem” da Seção C - Engenharia, com relação à disponibilização dos berços e impactos sobre a exploração do arrendamento. No referido item, o estudo estabelece que, durante os primeiros seis anos de contrato, os quatro berços permanecerão sob gestão pública para resguardar o atendimento a navios de passageiros. Contudo, nesse mesmo período inicial, o arrendatário será responsável por aportar parcela expressiva dos investimentos previstos, incluindo obras no sistema de acostagem e aquisição de equipamentos operacionais de grande porte, alcançando a configuração operacional definitiva apenas ao término das fases de implantação. Essa dinâmica traz incertezas à exequibilidade e ao equilíbrio do projeto. Por um lado, a manutenção dos berços como infraestrutura pública é justificada pela demanda de cruzeiros marítimos, sem que tenham sido apresentados, na Seção B – Estudo de Mercado, estudos de demanda que fundamentem essa reserva de capacidade. Por outro lado, a modelagem econômico-financeira assume uma taxa de ocupação de 88% do tempo de berço para operações de contêineres já nas fases iniciais, premissa que se mostra conflitante com o uso compartilhado da infraestrutura. Diante disso, requer-se: (i) o esclarecimento de como a modelagem econômico-financeira incorporou os efeitos econômicos e operacionais decorrentes da utilização

			compartilhada dos berços durante os seis primeiros anos de contrato; (ii) a apresentação dos estudos de demanda para operações de navios de passageiros, detalhando os parâmetros da Seção B – Estudo de Mercado que fundamentaram a necessidade de manutenção dos berços sob regime público; e (iii) a demonstração dos mecanismos operacionais e contratuais previstos para assegurar a disponibilidade de 88% do tempo de berço para a movimentação de contêineres em um contexto de compartilhamento da infraestrutura.
299	Minuta de Edital	2.3.4.a.	Questionamento quanto ao item 2.3.4.a. “Adequações das áreas de pátios” da Seção C - Engenharia com relação ao empilhamento de contêineres e capacidade estrutural do pátio. No item 2.3.4.g dessa Seção, a especificação dos equipamentos RTG prevê a operação em todo o pátio com padrão de empilhamento de 1 over 6, o que corresponde a pilhas de até 7 contêineres de altura. Em contrapartida, no item 2.3.4.a da mesma seção, dedicado aos investimentos para adequação das áreas de pátio, não foram identificadas intervenções voltadas ao reforço estrutural do pavimento, da fundação ou do subleito para suportar o aumento das cargas decorrentes dessa configuração. Como o empilhamento eleva as tensões exercidas no piso operacional, a ausência de obras de reforço pode comprometer a integridade da infraestrutura ou indicar a omissão de custos essenciais no projeto. Diante disso, requer-se: (i) o esclarecimento se foram realizados estudos técnicos de engenharia que atestem a capacidade suporte do pavimento e do solo atual para as cargas associadas ao empilhamento proposto (1 over 6); e (ii) a demonstração do impacto de eventuais necessidades de reforço estrutural das áreas operacionais no montante de investimentos e na modelagem econômico-financeira do empreendimento.
300	Minuta de Contrato	Cláusula 7.1.6.3, item ii	Entre os investimentos previstos fora da área arrendada, a Cláusula 7.1.6.3, item ii, atribui à Arrendatária duas obrigações de natureza distinta. A primeira consiste nos estudos de EVTEA e de manobrabilidade voltados à definição do local do novo píer de passageiros, em conjunto com o Poder Concedente, até o final do Ano 3. A segunda alcança a implantação da estrutura e a dragagem correspondente, até o final do Ano 6. É esta última que se entende exceder o objeto do arrendamento. O objeto em consulta é o arrendamento de área destinada à movimentação de carga conteinerizada e carga geral, e não a exploração integral do Porto Organizado. O terminal de passageiros não guarda relação com a atividade do arrendatário, não gera receita para o ITJ01, não compartilha infraestrutura operacional com ele e não integra a área arrendada. Exigir que um operador de contêineres construa e drague um píer de cruzeiros equivale a atribuir-lhe investimento alheio à sua atividade, cujo custo será necessariamente precificado no valor ofertado no certame e, em última análise, refletido nas tarifas da carga, com prejuízo à atratividade do ativo e à competitividade do complexo. A alocação é ainda menos justificável no desenho atual da concessão. Como o Porto de Itajaí não será mais licitado de forma integral, sendo levado a leilão apenas o terminal ITJ01, deixou de existir a lógica que, em versões anteriores do processo, poderia sustentar a atribuição de intervenções de interesse geral do porto ao vencedor do certame. Nesse novo desenho, o destinatário natural da obrigação é a própria Autoridade Portuária. Com o arrendamento do terminal e a concessão do acesso aquaviário, suas atribuições operacionais diretas reduzem-se substancialmente, concentrando-se na administração do Porto Organizado e nos investimentos estruturantes de interesse comum, categoria em que o píer de passageiros se enquadra com precisão. A Autoridade Portuária passará a ser a destinatária da Outorga, Arrendamento Fixo e Arrendamento Variável pagos pela Arrendatária, dispondo, portanto, de fluxo de receita próprio e recorrente para custear intervenções dessa natureza. Acrescente-se que, nas versões anteriores do processo de estruturação deste arrendamento, a obrigação relativa ao píer

			de passageiros limitava-se à elaboração dos estudos, sem alcançar a implantação da estrutura, de modo que a redação atual representa ampliação significativa de escopo em relação ao histórico do próprio processo. Dessa forma, solicita-se a exclusão, da Cláusula 7.1.6.3, item ii, da obrigação de implantação do novo píer de passageiros e da respectiva dragagem, mantendo-se a cargo da Arrendatária, no máximo, a elaboração dos estudos de EVTEA e de manobrabilidade voltados à definição do local, conforme previsto nas versões anteriores do processo, e a realocação da implantação à Autoridade Portuária, a quem compete a execução dos investimentos estruturantes de interesse comum do Porto Organizado, com recursos das receitas de arrendamento e das linhas de financiamento de que dispõe.
301	Minuta de Edital	3; E; 5	Questionamento quanto ao item 3 “Premissas Básicas do Modelo” da Seção E - Financeiro e do Item 5 “Anexo E-1”, com relação ao ressarcimento de ativos existentes. No item 3 do estudo, estipula-se o montante de R$ 140.385.997,30 para o ressarcimento dos ativos existentes. Contudo, o somatório dos equipamentos principais listados no Anexo E-1 perfaz R$ 214.387.658,00, gerando uma divergência não justificada de aproximadamente R$ 74 milhões. Adicionalmente, o Anexo E-1 contempla a previsão de indenização para quatro guindastes móveis (MHCs). Ocorre que um desses equipamentos foi atingido por um incêndio em abril de 2026, fato amplamente divulgado, o que suscita questionamentos sobre a validade de sua manutenção no rol de bens passíveis de ressarcimento. Paralelamente, constata-se uma divergência relevante no inventário físico-financeiro de infraestrutura entre as Seções E (Financeiro) e C (Engenharia). O Anexo C-2 discrimina 1.187 tomadas voltadas à operação portuária e 628 tomadas reefer (sendo 180 na área pública e 448 no RAC), contabilizando corretamente 1.815 unidades. Em contrapartida, o Anexo E-1 menciona expressamente apenas as 628 tomadas reefer, mas mantém o total de 1.815 unidades e o valor correspondente de R$ 64.248.097,00, evidenciando falta de alinhamento entre os cadernos Financeiro e Engenharia. Diante disso, solicita-se: (i) o detalhamento da metodologia utilizada para definir o valor global de ressarcimento de R$ 140,38 milhões, indicando expressamente quais ativos do Anexo E-1 foram considerados e se foram aplicados critérios de depreciação, valor residual, vida útil remanescente ou outros redutores para justificar a diferença de R$ 74 milhões; (ii) o esclarecimento quanto à situação do MHC atingido pelo sinistro de abril de 2026, informando se o equipamento permanece contemplado na relação de ativos indenizáveis ou se foi excluído da base de cálculo; e (iii) a conciliação e retificação das informações entre os Anexos E-1 e C-2 relativas à composição das tomadas operacionais e reefer, corrigindo a documentação para assegurar a correspondência entre o inventário e o valor atribuído a esse ativo.

302	Minuta de Edital	2.3.3; C	Questionamento quanto ao item 2.3.3 “Indenização de áreas para ampliação do terminal” da Seção C - Engenharia com relação à supressão de áreas existentes para ampliação do terminal. Referido item prevê a supressão parcial das áreas de administração da Autoridade Portuária, da Oficina, do Centro Integrado de Atendimento (CIA) e do Recinto Alfandegado Contíguo (RAC) já nas fases iniciais de implantação para viabilizar a expansão do terminal ITJ01. Contudo, o estudo não apresenta avaliações técnicas acerca dos impactos operacionais decorrentes da desativação ou da necessidade de realocação das atividades atualmente desenvolvidas nessas instalações, o que pode gerar gargalos funcionais durante a transição. Diante disso, sugere-se complementar o estudo com: (i) a análise específica dos impactos operacionais associados à desativação e realocação das estruturas administrativas, de suporte e alfandegadas afetadas; e (ii) a apresentação do plano de contingência e das medidas mitigatórias previstas para assegurar a continuidade das atividades desempenhadas nessas áreas ao longo de todas as etapas de obra.
303	Minuta de Edital	27.2.4	A minuta de Edital admite que a atual ocupante vença o certame e a dispensa do Plano de Transferência Operacional (Item 27.2.10.2), mas não disciplina o ressarcimento de ativos existentes indenizáveis quando o vencedor, sua SPE ou empresa de seu grupo econômico for titular ou beneficiário desses ativos. Propõe-se incluir regra no Edital que preveja que, na hipótese em que o Adjudicatário do Leilão venha a ser o Arrendatário Transitório ou qualquer parte relacionada ou integrante do seu Grupo Econômico, o Adjudicatário renunciaria ao direito de reequilíbrio em função de passivos, estado de conservação de ativos ou bens oriundos do Contrato de Arrendamento Transitório. Propõe-se a inclusão dos seguintes itens no Edital: 27.2.4.1. Caso a Adjudicatária, sua SPE, Controladora, Controlada, Coligada ou pessoa jurídica sob controle comum seja a Arrendatária Transitória ou titular ou beneficiária econômica, direta ou indireta, de valores correspondentes à compensação pelo desequilíbrio do Contrato de Arrendamento Transitório ou ao ressarcimento de ativos existentes indenizáveis, o Poder Concedente deverá promover a apuração individualizada dos valores, dos respectivos beneficiários e dos ativos abrangidos. 27.2.4.2. Os valores devidos pela Adjudicatária serão objeto de exclusão, compensação ou encontro de contas na extensão em que se verifique identidade econômica entre devedor e beneficiário, vedada a dupla remuneração do mesmo investimento, ativo, custo ou valor residual. 27.2.4.3. A Adjudicatária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do novo Contrato em razão de passivos, condições de conservação, vida útil ou demais circunstâncias relativas aos bens oriundos do Contrato de Arrendamento Transitório que estivessem sob sua gestão ou de pessoa integrante de seu Grupo Econômico.
304	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		A Tabela 12, constante da página 19 da Seção B do Estudo de Viabilidade, distribui a capacidade aquaviária dinâmica do complexo unicamente entre o ITJ01 e a Portonave. Convém recordar que o Estudo Concorrencial elaborado em etapas anteriores da estruturação deste arrendamento reconhecia três agentes no mercado relevante de carga conteinerizada — o Porto de Itajaí, a Portonave e o Porto Itapoá — e testava distintos cenários de composição societária para o futuro arrendatário. Embora aquele trabalho tenha sido produzido sob a hipótese de arrendamento conjunto do porto e do canal de acesso, arranjo diverso do atualmente proposto, sua análise sobre a movimentação de contêineres e sobre a composição do mercado relevante conserva validade: em um dos cenários examinados, o de arrendamento por Portonave/MSC/TIL, a participação conjunta do grupo chegaria a 60,9%, restando 39,1% à Maersk, patamar que não caracterizava dominação integral do mercado precisamente porque o Itapoá era computado como terceiro competidor relevante da área de influência. Na configuração vigente, os dois terminais considerados esgotam entre si a

			totalidade da capacidade do complexo. Ao reduzir o mercado relevante a dois agentes, a modelagem sugere que a competição enfrentada pelo ITJ01 se limita a Itajaí e Portonave, o que modifica de forma substantiva a leitura concorrencial em relação ao estudo anterior, no qual o Itapoá figurava como fator de mitigação da concentração. O recorte produz, além disso, consequência aritmética direta sobre a projeção de demanda: por depender de um denominador reduzido, a participação residual conferida ao ITJ01 no rateio de capacidades resulta majorada, inflando a movimentação projetada para o terminal. Solicita-se, portanto, a inclusão do Porto Itapoá no mercado relevante e no rateio de capacidades adotado na modelagem do ITJ01, em consonância com o estudo concorrencial anteriormente produzido, com a consequente revisão da demanda atribuída ao terminal pelo critério de participação por capacidade. Alternativamente, caso o Poder Concedente decida preservar o mercado relevante restrito a dois agentes, requer-se que o Edital estabeleça restrição à participação da Portonave e do grupo MSC no certame do ITJ01, de forma isolada ou consorciada, pois, nesse recorte, a arrematação do terminal por esse grupo concentraria a integralidade da capacidade considerada, configurando situação de monopólio no mercado relevante delimitado pelo próprio estudo.
305	Minuta de Edital	Cláusula 12.1.9	A Cláusula 12.1.9 da Minuta de Edital limita determinadas formações consorciadas entre grupos titulares de instalações portuárias de contêineres nos complexos ali listados, entre eles Itajaí, que atuem simultaneamente na navegação regular de contêineres. Tal restrição, entretanto, não alcança a participação individual da Portonave, da MSC ou da TIL, nem impede o emprego de outros arranjos societários que conduzam ao mesmo resultado econômico. A insuficiência dessa salvaguarda fica evidente quando confrontada com o recorte de mercado do próprio Estudo de Viabilidade. A Tabela 12, à página 19 da Seção B, aloca a capacidade aquaviária dinâmica do complexo exclusivamente entre o ITJ01 e a Portonave. Já o estudo concorrencial produzido em versões anteriores da estruturação deste arrendamento trabalhava com três agentes no mercado relevante de contêineres — Porto de Itajaí, Portonave e Porto Itapoá — e simulava diferentes composições societárias para o arrendatário; naquele exercício, o cenário de arrendamento por Portonave e MSC levava a participação conjunta de 60,9%, com 39,1% para a Maersk, resultado que não implicava dominação integral justamente porque o Itapoá era considerado terceiro competidor da área de influência. Na modelagem atual, ao contrário, os dois terminais computados absorvem sozinhos toda a capacidade do mercado relevante. Segue disso que, mantido o recorte vigente, o arrendamento do ITJ01 por grupo econômico que já controle a Portonave — caso de MSC e TIL — concentraria 100% da capacidade reconhecida nesse mercado relevante restrito, reproduzindo exatamente o cenário de concentração que o estudo concorrencial precedente já apontava como o mais sensível entre os simulados. Requer-se, em razão do exposto, que o Edital vede de modo expresso a participação da Portonave, da MSC e da TIL no certame de arrendamento do ITJ01, isoladamente, em consórcio ou por meio de qualquer estrutura societária que resulte em controle comum, prevenindo-se a formação de controle conjunto sobre os dois principais terminais de contêineres da região e a supressão da concorrência hoje existente entre eles.
306	Minuta de Edital	4.2.3	A Minuta de Edital garante acesso apenas aos estudos e informações que forem formalmente disponibilizados, sem estabelecer conteúdo mínimo, atualização, declaração de completude ou obrigação de divulgação do acervo técnico, operacional, ambiental e patrimonial detido pela Arrendatária Transitória e pelos entes públicos. O item 4.2.3 ainda permite afastar pedidos referentes a dados não constantes do Edital e da Minuta Contratual. Essa disciplina não neutraliza a vantagem informacional do operador incumbente, embora os proponentes devam declarar pleno conhecimento das

			condições, realizar diligências próprias e assumir riscos relevantes. Deve-se instituir data room eletrônico, acessível aos interessados, auditável e atualizado até a entrega das propostas, contendo o acervo material disponível ao operador transitório, à Administração do Porto, à ANTAQ e ao Poder Concedente, resguardados o sigilo legal, os dados pessoais e os segredos comerciais, com divulgação simultânea de documentos e respostas supervenientes. O item 4.2.3 deve ser ajustado para permitir pedidos relacionados à completude e atualização desse acervo. Propõe-se as seguintes alterações no Edital: (i) Inclusão do item 3.1.3: "3.1.3. Em ambiente eletrônico específico, de acesso uniforme a todos os interessados, serão disponibilizados, na mesma data de publicação do Edital, os documentos e dados técnicos, operacionais, ambientais, patrimoniais e regulatórios materialmente relevantes ao Arrendamento que estejam disponíveis à Arrendatária Transitória, à Administração do Porto, à ANTAQ ou ao Poder Concedente, incluindo, quando existentes, inventários e estado de conservação dos bens, históricos operacionais e de manutenção, falhas, indisponibilidades e limitações dos ativos, licenças e estudos ambientais, registros de incidentes, processos de licenciamento, relatórios de fiscalização e documentos necessários à transferência operacional. O acervo poderá ser atualizado até a Data de Recebimento dos Envelopes mediante solicitação de interessados ou superveniência de edição/produção de documentos à publicação do Edital, com identificação da data de inclusão e da origem de cada documento. Eventual restrição de acesso deverá ser individualmente justificada por sigilo legal, proteção de dados pessoais ou segredo comercial, assegurada, sempre que possível, a disponibilização de versão pública ou anonimizada."; e (ii) Alteração do Item 4.2.3: "4.2.3. que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados que não guardem relação material com o objeto da Licitação, ressalvados os pedidos destinados a verificar a completude, consistência ou atualização do acervo disponibilizado nos termos do item 3.1.3."
307	Minuta de Contrato	Cl. 13.1.9	O item 4.2.1 da Seção D fixa o custo de mão de obra avulsa em R$ 165,71 por TEU movimentado e R$ 78,51 por tonelada de carga geral, informando que os valores foram obtidos "conforme informações do próprio órgão", e acrescenta compromissos financeiros fixos com taxas e manutenção do Órgão Gestor de Mão de Obra no montante de R$ 14.151.292,30 por ano. Trata-se de premissa de peso decisivo na estrutura de custos: aplicada à Movimentação Mínima Exigida da fase definitiva, de 1.398.096 TEU, a rubrica alcança cerca de R$ 231,7 milhões anuais, equivalentes a aproximadamente 16% da receita bruta projetada para o terminal em plena operação, antes de considerado o custo fixo anual acima, que soma R$ 353,8 milhões ao longo do contrato. O patamar adotado destaca-se de forma acentuada quando confrontado com os parâmetros empregados pela própria Administração em arrendamentos de terminais de contêineres, todos disponíveis nas respectivas audiências públicas: (a) TECON Santos 10 (STS10): a Nota Técnica nº 26/2022 (processo SEI 50840.102304/2021-20) promoveu a atualização da premissa de mão de obra avulsa de R$ 55,00 para R$ 20,33 por TEU movimentado, valor apurado a partir dos balanços das operadoras Brasil Terminal Portuário e Santos Brasil, justificando a redução pela retração dos serviços prestados pelo OGMO em terminais dedicados de contêineres; (b) MUC04: a premissa de R$ 124,76 por TEU constava de versões anteriores do estudo; (c) SSB-01 – Porto de São Sebastião: o estudo operacional consigna que "o arrendatário pagará o valor de R$ 13,78 por TEU movimentado". A premissa do ITJ01 é cerca de três vezes superior à média dos três parâmetros acima. Igual desproporção se verifica no perfil carga geral, cujo parâmetro de R$ 78,51 por tonelada também é superior ao adotado em arrendamento que também contempla esse perfil de carga. O que a comparação revela é uma diferença de método, e não

			de circunstância local. A expressão "conforme informações do próprio órgão" aparece de forma idêntica no ITJ01 e em outros EVTEAs da mesma série, o que indica critério comum: a simples adoção do valor informado pelo OGMO local, sem crítica ou validação independente. Foi justamente esse critério que a ANTAQ abandonou no STS10, substituindo a informação do órgão gestor por apuração a partir de demonstrações financeiras auditadas de operadores em atividade, com redução de 63% no parâmetro. Requer-se, em razão do exposto: (i) a apresentação da memória de cálculo da premissa de mão de obra avulsa, com a documentação de origem dos valores informados pelo OGMO de Itajaí e demonstração do número de ternos, da composição das equipes e da produtividade considerada; (ii) a revisão da premissa mediante adoção do método adotado pela própria ANTAQ na Nota Técnica nº 26/2022, isto é, a apuração a partir de demonstrações financeiras de operadores de contêineres em atividade, em substituição à simples adoção do valor informado pelo órgão gestor, com a consequente correção do parâmetro; (iii) que a elevação das tarifas e dos encargos do OGMO acima do parâmetro adotado no EVTEA constitua hipótese expressa de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, bem como que a paralisação de trabalhadores avulsos requisitados ao órgão gestor não se subsuma à Cláusula 13.1.9, por não se tratar de colaborador ou subcontratado da Arrendatária.
308	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		A Seção C caracteriza a infraestrutura existente e prevê investimentos relevantes em cais, defensas, cabeços, trilhos, pavimentos, drenagem, redes e edificações, mas não esclarece se houve inspeção técnica independente do estado de conservação desses ativos. Os dados são atribuídos ao consórcio responsável pelos estudos, sem identificação da data da verificação, metodologia, ensaios realizados ou responsabilidade técnica. A ausência de diagnóstico verificável impede a adequada precificação dos custos de recuperação e é agravada pela transferência às proponentes da responsabilidade pela análise direta da área. Desse modo, propõe-se apresentar aos licitantes, juntamente com a publicação do Edital, laudo técnico independente e vinculante, acompanhado dos registros e documentos de suporte, com avaliação do estado de conservação do cais, pavimentos, drenagem, edificações e demais ativos. Caso não exista laudo independente, essa circunstância deve ser expressamente declarada, com previsão contratual para tratamento de vícios preexistentes não identificáveis nas visitas técnicas.
309	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		A Seção B do Estudo de Mercado fixa a receita média unitária do ITJ01 em R$ 914,31 por TEU, conforme a Tabela 25, página 26, como média aritmética simples de sete linhas de terminais de contêineres. O valor é integralmente transposto à modelagem econômico-financeira da Seção E, páginas 2 e 10, como receita bruta unitária do arrendatário. Entende-se que uma dessas linhas deve ser excluída da amostra. A Tabela 22 revela que o Tecon Salvador e o Tecon Rio Grande foram consolidados em um único registro, provavelmente por tratar-se de um único operador que opera os dois terminais, e divulga apenas o resultado consolidado, obtendo-se R$ 967,16 por TEU. A operação aritmética é correta, mas o número resultante incorpora o preço praticado em Salvador, único integrante da amostra situado fora do eixo Sul e Sudeste. Todas as demais linhas da Tabela 25 correspondem a terminais de Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Rio Grande do Sul, isto é, ao mesmo eixo econômico em que o ITJ01 disputará carga, com sobreposição de hinterlândia, de rotas de longo curso e de estrutura de concorrência. O Tecon Salvador opera em contexto inteiramente distinto: hinterlândia própria e não contestável pelo ITJ01, perfil de carga diferente, escala menor, ausência de terminais concorrentes em raio próximo e, por consequência, formação de preço que não guarda relação com a dinâmica competitiva do Complexo Portuário de Itajaí. A inclusão desse mercado eleva a média sem agregar informação sobre o preço que o ITJ01 poderá efetivamente praticar. Sendo ambos os terminais operados

			pelo mesmo grupo, as demonstrações financeiras podem não ser divulgadas de forma segregada. Não há, portanto, como reconstituir a receita unitária do Tecon Rio Grande isoladamente, de modo que a única providência disponível é retirar a linha consolidada da amostra. Dessa forma, solicita-se a exclusão da linha Tecon Salvador/Tecon Rio Grande da Tabela 25, com o recálculo da média entre as seis linhas remanescentes, o que resulta em receita média unitária de R$ 905,51 por TEU, e o correspondente ajuste da premissa de receita adotada na modelagem da Seção E.
310	Minuta de Edital	12.1.9	A Cláusula 12.1.9 da Minuta de Edital limita determinadas formações consorciadas entre grupos titulares de instalações portuárias de contêineres nos complexos ali listados, entre eles Itajaí, que atuem simultaneamente na navegação regular de contêineres. A salvaguarda é parcial: alcança apenas o arranjo consorciado, deixando livre a participação individual do grupo incumbente e o emprego de estruturas societárias que conduzam ao mesmo resultado econômico. Entende-se que o certame deve incorporar salvaguarda equivalente à que a própria Administração Federal desenvolveu para o arrendamento do Tecon Santos 10. A necessidade decorre do recorte de mercado adotado no próprio Estudo. A Tabela 12, à página 19 da Seção B, aloca a capacidade aquaviária dinâmica do mercado relevante exclusivamente entre o ITJ01 e a Portonave. Nesse recorte, o arrendamento do ITJ01 por grupo econômico que já controle a Portonave, caso de MSC e TIL, resultaria em concentração de 100% da capacidade reconhecida, e não em elevação marginal de participação. Registre-se que o estudo concorrencial de versões anteriores desta estruturação trabalhava com três agentes no mercado relevante, incluindo o Porto Itapoá, e ainda assim apontava o cenário de arrendamento por Portonave e MSC como o mais sensível entre os simulados. O tratamento conferido a situação análoga no Porto de Santos oferece parâmetro direto. Ali, em complexo que conta com três grandes terminais de contêineres, e portanto com dispersão de mercado substancialmente maior, a ANTAQ definiu certame em duas etapas, sendo a primeira aberta apenas a empresas que não operassem terminais de contêineres no complexo e a segunda, admitida somente na ausência de proposta válida, franqueada aos incumbentes mediante compromisso de desinvestimento antes da assinatura do contrato. O TCU, pelo Acórdão nº 2894/2025-Plenário, validou modelo ainda mais restritivo, e nota técnica da Casa Civil de maio de 2026 admitiu a participação de incumbentes desde que protocolizada a venda irrevogável e irretratável da participação societária detida em terminal do complexo. O CADE, por sua vez, reconheceu a concentração daquele mercado e apontou o desinvestimento como o remédio adequado para tratá-la. Não há razão para que Itajaí, cujo mercado relevante é composto, pelo recorte do próprio Estudo, por apenas dois terminais, receba salvaguarda menos protetiva que a de Santos, restrita à vedação de consórcio e silente quanto à participação individual e ao desinvestimento. Requer-se, em razão do exposto: (i) a vedação expressa à participação, no certame de arrendamento do ITJ01, de grupos econômicos titulares de instalação portuária de contêineres no Complexo Portuário de Itajaí, isoladamente, em consórcio ou por meio de qualquer estrutura societária que resulte em controle comum, alcançando de forma explícita a Portonave, a MSC e a TIL; (ii) subsidiariamente, caso se opte por admitir tais grupos, que o Edital exija, como condição prévia à assinatura do Contrato, a comprovação de venda irrevogável e irretratável da participação societária detida em instalação portuária de contêineres no Complexo, protocolizada perante os órgãos competentes, nos termos do modelo desenvolvido para o Tecon Santos 10; e (iii) alternativamente, a adoção de certame em duas etapas, com a primeira restrita a proponentes não incumbentes no Complexo e a segunda admitida apenas na ausência de proposta válida na primeira, sujeita à condição de desinvestimento.

311	Minuta de Edital	Inclusão de seção autônoma sobre obtenção de áreas e desapropriação (sugere-se capítulo próprio, após o item 7.12)	Sugere-se incluir no Edital seção autônoma com a seguinte redação: “A desapropriação e a obtenção dos imóveis necessários à formação da Área do Arrendamento constituem encargo exclusivo do Poder Concedente, por intermédio da Autoridade Portuária, a quem competem a instauração, a condução, a execução e o custeio integral dos respectivos procedimentos, judiciais ou extrajudiciais, bem como a assunção de todos os riscos deles decorrentes. A Arrendatária não responderá, a qualquer título, por indenizações, despesas, custas, honorários ou demais desembolsos relativos à aquisição dos imóveis, nem por sua variação, não lhe sendo imputado qualquer ressarcimento a esse título.” O Edital é inteiramente omisso quanto a um encargo que o EVTEA dimensiona em R$ 258.127.963,88. O imóvel desapropriado incorpora-se ao patrimônio da União e nele permanece após o termo do arrendamento: cobrar da Arrendatária a sua aquisição não é remunerar a cessão de uso, mas financiar, com capital privado e sem contrapartida dominial, a formação de patrimônio público. O arrendamento, nos termos do art. 2º, XI, da Lei nº 12.815/2013, é cessão onerosa de área pública, o que pressupõe que a área já seja pública. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 2º, XI, e art. 5º-C, III e V; CF/1988, art. 5º, XXIV; Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 3º, caput, e 6º; Lei nº 14.133/2021, art. 22, §§ 1º e 2º; TCU, Acórdão 1510/2013-Plenário.
312	Minuta de Contrato	Cl. 7.1.6.1 e 7.1.6.2	A Cláusula 7.1.6.1 da Minuta de Contrato exige movimentação mínima de 62.998 toneladas de carga geral por ano, invariáveis do Ano 1 ao Ano 25. O item 8 da Seção B do Estudo explicita a premissa: "vislumbra-se a oportunidade de se exigir MME de 100% da previsão da demanda micro prevista para carga geral no cenário tendencial até o término contratual". Diferentemente do que ocorre com a carga conteinerizada, à qual se aplica o redutor de 9,80% apurado por Value at Risk, a carga geral não recebeu banda de variação alguma: exige-se do arrendatário exatamente a totalidade do volume projetado, sob pena de pagamento do Valor do Arrendamento Variável de R$ 19,35 por tonelada sobre a diferença não movimentada, nos termos da Subcláusula 9.2.3.1. A base de cálculo é o problema central. O item 5.3 da Seção B registra que se adotou o ano de 2016 como referência "tendo em vista que ocorreu a maior movimentação de carga geral no Porto Público entre 2014 e 2021". Elegeu-se, portanto, deliberadamente, o ano de pico da série histórica de 2014 a 2021 como parâmetro de obrigação contratual perene, procedimento que é o oposto do tratamento conferido à carga conteinerizada, para a qual se calculou redutor estatístico justamente para capturar a volatilidade da série. A movimentação média de carga geral do Porto Público no período anterior à interrupção das operações de contêineres situa-se em patamar substancialmente inferior, da ordem de 32 mil toneladas anuais, com a maioria dos exercícios abaixo desse valor, de modo que a exigência contratual corresponde a aproximadamente o dobro da movimentação historicamente verificada em condições normais de operação. Mais relevante: a série recente é explicada precisamente pela ausência de operação de contêineres, e o próprio Estudo o reconhece. A Tabela 4 da Seção B registra que, em 2024, o Porto de Itajaí movimentou 670.848 toneladas de carga geral, e o texto que a segue advertiu que "2024 foi um ano atípico no Porto de Itajaí com a retomada da movimentação dos contêineres no segundo semestre deste ano, e não deve ser usado como parâmetro para a previsão de demanda desse perfil de carga". Vale dizer: o estudo admite a relação inversa entre os dois perfis de carga — quando o cais deixa de operar contêineres, a carga geral cresce; quando volta a operar contêineres em regime pleno, a carga geral é comprimida. Soma-se a isso que a carga geral é plenamente contestável por outras instalações. A Tabela 4 mostra que, das 974.042 toneladas de carga geral movimentadas no Complexo Portuário de Itajaí em 2024, 303.194 toneladas — cerca de 31% — foram movimentadas por Teporti, Terminal Portuário Braskarne e Barra do Rio Terminal Portuário, sem considerar São

			Francisco do Sul e Itapoá, que disputam os mesmos produtos na mesma área de influência. Ainda assim, a modelagem atribui ao ITJ01 participação de mercado de 100% da carga geral em todos os anos contratuais. Registre-se, por fim, que a Cláusula 7.1.6.2 impõe prancha média geral de 156 toneladas por hora para esse perfil desde o primeiro ano, sem qualquer escalonamento por fase, ao contrário do que se fez para contêineres. Solicita-se, por conseguinte: (i) a supressão da Movimentação Mínima Exigida de carga geral, dada a incompatibilidade estrutural entre o patamar exigido e a operação de contêineres em regime pleno que o próprio Contrato impõe; (ii) subsidiariamente, a revisão da base de cálculo, substituindo-se o ano de pico pela média da série histórica do Porto Público em exercícios com operação regular de contêineres, e a aplicação de banda de variação apurada por Value at Risk sobre essa série específica, cuja volatilidade é muito superior à da carga conteinerizada e conduzirá a redutor significativamente maior que 9,80%; (iii) a revisão da premissa de participação de mercado de 100% atribuída ao ITJ01, computando-se a capacidade de movimentação de carga geral das demais instalações do Complexo e da área de influência; e (iv) o escalonamento por fase da pra
313	Minuta de Edital	2.1	A ABIA reconhece a relevância da modernização e da expansão do Porto de Itajaí para o fortalecimento da infraestrutura portuária nacional. Justamente por se tratar de ativo estratégico e de decisão capaz de produzir efeitos estruturais de longo prazo, entende que eventuais riscos concorrenciais devem ser adequadamente identificados e mitigados de forma preventiva, ainda na modelagem do certame, e não apenas após eventual consolidação de estruturas de mercado de difícil reversão. Para tanto, envia nessa data, através do e-mail anexo_audiencia072026@antaq.gov.br ,ofício ABIA-P 056/2026 e PARECER ACERCA DO CENÁRIO CONCORRENCIAL NO PORTO DE ITAJAÍ, elabora pela GO ASSOCIADOS, datado de 10 de agosto de 2026. Espera-se que o oficio e o parecer contribua para a melhor e mais eficiente modelagem desse certame.
314	Minuta de Edital	7.12 (Anexos do Edital)	Sugere-se incluir, entre os Anexos referidos no item 7.12, o “Cadastro de Imóveis a Desapropriar”, contendo, para cada imóvel das Etapas D, E e F e para a área da Valeport: matrícula e cartório de registro, proprietário registral, área, ocupação atual, existência de posseiros ou locatários, laudo de avaliação com data-base e situação processual (Declaração de Utilidade Pública editada ou não, ação ajuizada ou não e respectivo estágio). As pranchas do Anexo C-1 fornecem apenas o quantitativo de área, não o dado que determina custo e prazo do procedimento. A Seção C do EVTEA registra que aquisições anteriores envolveram “a compra de várias residências e casas comerciais”, o que sinaliza pulverização dominial e multiplicação de ações. Sem o cadastro, o montante de R$ 185.925.541,00 é número sem lastro verificável. Fundamento: Decreto-Lei nº 3.365/1941, art. 3º, parágrafo único, II (por analogia); Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 23; TCU, Acórdão 2980/2015-Plenário.
315	Minuta de Contrato	Cláusula 7.1.6.1	Requer-se a explicitação das razões técnicas que sustentam limitar o Mercado Relevante da Seção B ao ITJ01 e à Portonave, a correção da capacidade lançada para a Portonave na Tabela 12 e a consequente revisão do patamar fixado na Cláusula 7.1.6.1. O recorte hoje adotado deixa de fora o Porto Itapoá, terminal instalado na mesma área de influência regional, competidor pelas mesmas cargas conteinerizadas e com programa de ampliação. O estudo concorrencial de fases anteriores desta mesma estruturação incluía o Itapoá no Mercado Relevante, de modo que sua supressão configura mudança de premissa concorrencial em relação ao próprio histórico do processo. Um recorte mais estreito do que o efetivamente concorrencial reduz a base de comparação e tende a atribuir ao ITJ01 fatia superior à verificável. Soma-se a isso a divergência entre a capacidade hoje instalada na Portonave, da ordem de 2 milhões de TEU

			anuais após a ampliação concluída em 2026, e a premissa acolhida no Estudo. A Tabela 12 mantém esse concorrente em cerca de 1,8 milhão de TEU por quase toda a vigência contratual. O efeito é aritmético e recai sobre o denominador. A divisão de capacidades da Tabela 12 opera sobre um conjunto de terminais menor do que o efetivamente concorrencial e, dentro desse conjunto, subavalia a capacidade de um de seus integrantes. Subtrai-se capacidade do divisor por duas vias simultâneas, e toda a diferença reaparece do lado do ITJ01: o patamar da Cláusula 7.1.6.1 não decorre, nessa medida, de mercado observado, mas de um divisor construído aquém do real. Corrigidos ambos os parâmetros, a divisão de capacidades recupera coerência interna e a projeção de demanda do ITJ01 passa a repousar sobre a estrutura concorrencial efetivamente existente na área de influência.
316	Minuta de Contrato	Cl. 13.1.19 e 7.1.6.1	A Cláusula 13.1.19 da Minuta de Contrato atribui à Arrendatária o risco de "não efetivação da demanda projetada por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novos portos organizados ou novas Instalações Portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência do Porto Organizado". Além disso, a Movimentação Mínima Exigida da Cláusula 7.1.6.1, combinada com a Subcláusula 9.2.3.1, impõe o pagamento do Valor do Arrendamento Variável sobre a diferença entre a movimentação exigida e a efetivamente contabilizada. O ponto é que a demanda cuja frustração se transfere integralmente ao arrendatário foi projetada sobre premissas que superestimam o mercado contestável pelo terminal. A base de partida da demanda macro decorre das taxas do Plano Mestre de 2018 e situa-se em 2.290.362 TEU em 2028, contra movimentação efetivamente verificada de 1.246.135 TEU em 2024. O rateio de capacidades da Tabela 12 aloca a capacidade aquaviária do Complexo exclusivamente entre o ITJ01 e a Portonave, excluindo o Porto Itapoá, competidor direto da mesma área de influência com programa de ampliação de 2,5 milhões de TEU. A capacidade atribuída à Portonave é de 1,88 milhão de TEU até 2030 e regressiva a 1,82 milhão a partir de 2031, quando a ampliação concluída em 2026 projeta cerca de 2 milhões de TEU. Cada uma dessas premissas, isoladamente, majora a participação residual do ITJ01; somadas, produzem Movimentação Mínima Exigida de 1.398.096 TEU na fase definitiva, sobre a qual o arrendatário responde ainda que a carga não exista. A cláusula é, além disso, internamente contraditória com o desenho do próprio empreendimento. O horizonte contratual será marcado por adição simultânea de capacidade na área de influência — a ampliação da Portonave, a expansão anunciada do Itapoá e os 1.550 mil TEU do próprio ITJ01 —, cenário em que a oferta cresce à frente da demanda. Atribuir ao arrendatário, nesse contexto, o risco de "implantação de novos portos organizados ou novas Instalações Portuárias privadas, dentro ou fora da Área de Influência" significa transferir-lhe risco de política pública setorial: é o Poder Concedente quem autoriza terminais de uso privado, quem licita novas áreas e quem define o planejamento portuário nacional. O particular não tem instrumento para prevenir, mitigar ou precificar a decisão administrativa de ampliar a oferta concorrente, e a inclusão da expressão "fora da Área de Influência" amplia o risco a mercados que o próprio estudo não delimitou. Requer-se, em razão do exposto: (i) a exclusão da Cláusula 13.1.19, ou, no mínimo, a supressão da parte em que atribui à Arrendatária o risco decorrente da implantação de novos portos organizados e de novas instalações portuárias privadas, com a inclusão dessa hipótese entre os riscos do Poder Concedente na Cláusula 13.2 e (ii) a revisão, para baixo, da Movimentação Mínima Exigida da Cláusula 7.1.6.1, após a correção das premissas de demanda macro, de composição do mercado relevante e de capacidade dos competidores.
317	Minuta de Edital	27.2.4	Sugere-se excluir das parcelas previstas no item 27.2.4 a rubrica “desapropriação e expansão de áreas”, com a consequente redução do valor de cada uma das 4 (quatro)

			parcelas de R$ 192.094.430,53 para R$ 127.562.439,56, e do desembolso total de R$ 768.377.722,12 para R$ 510.249.758,24. A Tabela 1 da Seção E do EVTEA decompõe a rubrica em reequilíbrio APM Terminals (R$ 293.243.198,12), ressarcimento de ativos existentes (R$ 140.385.997,30), desapropriações (R$ 258.127.963,88) e ressarcimento SPA (R$ 76.620.562,80), somando R$ 768.377.722,10, valor que coincide, à diferença de dois centavos, com as quatro parcelas. Definido o custeio da desapropriação como encargo exclusivo do Poder Concedente, a parcela de R$ 258.127.963,88 perde causa jurídica e deve ser suprimida do desembolso exigido da Adjudicatária, sob pena de a Arrendatária custear aquisição de patrimônio público que não integra o objeto do arrendamento e que permanece com a União ao seu término. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 2º, XI, e art. 5º-C, III; CF/1988, arts. 5º, XXIV, e 37, XXI; Lei nº 14.133/2021, art. 23.
318	Minuta de Contrato	13.2	O faseamento da Área do Arrendamento está condicionado à conclusão de etapas de transição sem datas certas e sem cronograma consolidado de obrigações do Poder Concedente, especialmente a conclusão dos processos de desapropriação e disponibilização das áreas necessárias à Arrendatária. A matriz de riscos somente reconhece os custos do atraso quando este superar 12 meses e houver prejuízo significativo (cláusula 13.2.8), deixando o arrendatário exposto a obrigações de investimento, capacidade e desempenho incompatíveis com a área efetivamente disponível. Deve-se estabelecer cronograma vinculante para disponibilização de cada parcela da área, atrelada ao cronograma de fases contratuais já previsto, prevendo-se, em caso de atraso, a postergação automática dos marcos afetados, suspensão de penalidades desde o início do impedimento e recomposição objetiva de custos e receitas frustradas. Propõe-se a seguinte alteração no Item 13.2.8 do Edital: 13.2. A Arrendatária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao Arrendamento, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: 13.2.8 Custos, perdas de receita e demais impactos decorrentes de atraso, indisponibilidade total ou parcial ou restrição de uso de parcela da Área do Arrendamento ou de infraestrutura pública indispensável às Atividades, por fato não imputável à Arrendatária. 13.2.8.1 A ocorrência do evento previsto na Subcláusula 13.2.8 suspenderá as penalidades e prorrogará automaticamente, pelo período do impedimento acrescido do prazo tecnicamente necessário à remobilização, os marcos de investimento, capacidade, movimentação e desempenho diretamente afetados. 13.2.8.2 O Poder Concedente deverá assegurar que a parcelas da Área do Arrendamento necessárias para realização dos investimentos da Arrendatária sejam disponibilizadas livres e desembaraçadas à Arrendatária nos seguintes prazos: (i) até o término do 3º (terceiro) Ano do Arrendamento será disponibilizada a parcela [-]; e (ii) até o término do 6º (sexto) Ano do Arrendamento será disponibilizada a parcela [-].
319	Minuta de Contrato	7.1.2, iv	Sugere-se substituir a redação por: “A Autoridade Portuária é responsável pela instauração, condução, execução e custeio integral dos procedimentos de desapropriação e de obtenção dos imóveis situados na Área do Arrendamento, respondendo por todas as despesas, indenizações, custas, honorários e demais desembolsos deles decorrentes, bem como por sua variação. A Arrendatária não responde, a qualquer título, por tais desembolsos, nem lhe é exigível ressarcimento a esse título.” A redação vigente cinde condução e custo: atribui a primeira à Autoridade Portuária e o segundo à Arrendatária. Não há, em todo o Contrato, a autorização expressa que o art. 3º, caput, do Decreto-Lei nº 3.365/1941 exige para que o particular promova a desapropriação, de modo que a Arrendatária responde pelo resultado econômico de escolhas processuais que não lhe cabe fazer: valor da oferta, momento da imissão provisória, impugnação de laudo, estratégia recursal. Acresce que a indenização expropriatória é, por definição constitucional, encargo do ente expropriante, e o bem adquirido incorpora-se ao patrimônio da União.

			Fundamento: Decreto-Lei nº 3.365/1941, art. 3º, caput; CF/1988, art. 5º, XXIV; Lei nº 12.815/2013, art. 2º, XI; Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 22, § 1º; TCU, Acórdão 1510/2013-Plenário.
320	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		A Seção C fixa o tempo médio de permanência das cargas no terminal em 5,50 dias para a fase definitiva, informando que o parâmetro foi obtido por meio de estudos desenvolvidos pela Receita Federal. Trata-se de tempo de permanência reduzido, cuja adoção como premissa exige detalhamento adicional. O parâmetro condiciona diretamente a operação do terminal, o dimensionamento do pátio, o ritmo de recebimento e de retirada das cargas e o fluxo de veículos nos acessos e, por essa via, projeta efeitos sobre o entorno portuário e sobre a comunidade lindeira. Sugere-se, em razão do exposto: (i) a identificação completa do estudo da Receita Federal invocado como fonte, com indicação de sua referência, data-base e abrangência, e a disponibilização do respectivo inteiro teor aos interessados; e (ii) a apresentação da memória de cálculo do tempo médio de permanência de 5,50 dias, acompanhada dos dados que a sustentam, discriminando os resultados atuais considerados e cada iniciativa que compõe a melhoria desse patamar de modo que a premissa possa ser verificada pelos interessados e não permaneça como resultado não demonstrado.
321	Minuta de Contrato	7.1.2, iii	Sugere-se a supressão integral do inciso iii, cujo conteúdo é absorvido pela nova redação do inciso iv. O dispositivo é internamente contraditório com o inciso que o sucede: aquele condiciona a assunção de custos pela Arrendatária à via judicial (“desde que o procedimento de desapropriação seja realizado por intermédio de ações judiciais”), enquanto o inciso iv a estende a “todas as despesas, indenizações, custas judiciais, dentre outros desembolsos”, sem a condicionante. A remissão que faz à Subcláusula 7.1.2.1 é ainda circular, pois esta remete de volta ao próprio inciso iii. A supressão elimina a contradição e a circularidade em um único ato. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 5º-C, V; Lei nº 14.133/2021, art. 22, §§ 1º e 2º; Lei nº 9.784/1999, art. 2º, parágrafo único, IX.
322	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		A Tabela 10 da Seção C do EVTEA (Engenharia) traz o valor de "Capacidade Limitante do Terminal" para cada fase contratual, mas sem identificar nominalmente o subsistema determinante em cada fase ou explicitar a relação entre capacidade aquaviária, acesso, acostagem, berços e equipamentos. Embora documentos de suporte qualifiquem o sistema aquaviário como gargalo estratégico (Nota Técnica nº 133/2025), a memória de cálculo, as planilhas e os arquivos da simulação dinâmica que sustentam as capacidades não integram expressamente o material disponibilizado. Solicita-se identificar, fase a fase, o subsistema limitante e as interfaces consideradas e disponibilizar memória integral de cálculo da microcapacidade, incluindo premissas, fórmulas, fontes, sensibilidades e arquivos de simulação.

323	Minuta de Contrato	13.1.26; 13.1.26.1; 13.1.26.2	Sugere-se a supressão integral da Subcláusula 13.1.26 e de seus subitens do rol de riscos da Arrendatária, com realocação do evento, na íntegra, para o rol de riscos do Poder Concedente. Os subitens afirmam ser “a Arrendatária responsável pela estratégia de aquisição das áreas”, em contradição frontal com a Subcláusula 7.1.2, iv, que atribui a condução e a execução à Autoridade Portuária, sem que nenhum dispositivo lhe confira competência jurídica para tanto. Acresce que o compartilhamento de 20% incide sobre base ilimitada, tornando ilimitada e não precificável a exposição da Arrendatária. Esta contribuição é interdependente da relativa à Subcláusula 13.2.10: a supressão isolada, sem a correspondente alteração daquele dispositivo, faria o evento deixar de figurar em qualquer dos róis de riscos, hipótese em que a Subcláusula 13.4 operaria em desfavor da Arrendatária. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 22, §§ 1º e 2º, I e II; Decreto-Lei nº 3.365/1941, art. 3º, caput.
324	Minuta de Contrato	13.2.10; 13.2.10.1; 13.2.10.2	Sugere-se substituir os subitens por dispositivo único: “Integralidade dos investimentos, pagamentos, custos, despesas, indenizações, custas, honorários e demais desembolsos decorrentes dos procedimentos, judiciais ou extrajudiciais, necessários a promover desapropriações, aquisições e desocupações na Área do Arrendamento, bem como toda a sua variação, sem qualquer participação ou ressarcimento por parte da Arrendatária.” A redação vigente limita o compartilhamento às ações judiciais, deixando a variação das aquisições extrajudiciais a descoberto, justamente aquelas cuja escolha compete à Autoridade Portuária. A nova redação aloca integralmente o risco à parte que detém o controle sobre o procedimento, elimina a duplicidade com a Subcláusula 13.1.26, que hoje descreve o mesmo evento em rol distinto e com percentuais espelhados, e afasta a exposição da Arrendatária a variação de base ilimitada. Contribuição interdependente da relativa à Subcláusula 13.1.26. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 22, §§ 1º e 2º, I; Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 3º, caput, e 10-A; CF/1988, art. 5º, XXIV.
325	Minuta de Contrato	7.1.2.1	Sugere-se substituir a redação por: “Os investimentos, pagamentos, custos, despesas e indenizações necessários à desapropriação e à obtenção dos imóveis situados na Área do Arrendamento são suportados integralmente pelo Poder Concedente, por intermédio da Autoridade Portuária, não sendo exigível da Arrendatária qualquer desembolso ou ressarcimento a esse título, nem lhe sendo imputada participação na respectiva variação.” A redação vigente é, ademais, inaplicável: a fórmula traz literalmente o campo “[VALOR]” não preenchido na minuta submetida à consulta, a variável (d) é simultaneamente definida como resultado da equação e usada como montante de referência, e a data-base não é indicada, em contraste com a Subcláusula 9.3, que fixa abril de 2025. Sem esses elementos, a exposição econômica da Arrendatária seria incalculável, o que por si compromete a formulação de propostas sobre bases racionais e comparáveis. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 23; Lei nº 12.815/2013, art. 5º-C, III; CF/1988, art. 5º, XXIV; TCU, Acórdão 2172/2013-Plenário.
326	Minuta de Contrato	7.1.2, v; 7.1.2, vi; 7.1.3; 7.1.3.1	Sugere-se a supressão desses dispositivos, cujo objeto desaparece com a nova redação das Subcláusulas 7.1.2.1 e 13.2.10. O mecanismo de ponderação entre vias judicial e extrajudicial (“c = a / (a + b)”) existe apenas para dimensionar a parcela de custo imputada à Arrendatária, imputação que a alocação ora proposta elimina. Sua manutenção é, ademais, problemática por si: condiciona toda a recomposição à conclusão da totalidade dos procedimentos, sem prazo-limite, de modo que um único imóvel em litígio prolongado posterga indefinidamente o direito relativo a todos os demais. Ações expropriatórias tramitam com frequência por mais de uma década; em contrato de 25 anos, o efeito prático da condição não é diferir o direito, é suprimi-lo. Fundamento: Lei nº

			12.815/2013, art. 5º-C, III; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 2º, I; CF/1988, art. 37, XXI.
327	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		A Seção C menciona o investimento municipal na Rua do Porto, com previsão de conclusão em 2026, e o aprofundamento do canal de acesso no Ano 4 de concessão apartada, mas não esclarece se essas ou outras intervenções públicas constituem premissas necessárias para as capacidades previstas no arrendamento. Também não apresenta responsáveis, cronogramas vinculantes, fontes de recursos, marcos de entrega ou consequências do atraso. Solicita-se a inclusão, nos documentos definitivos, de quadro consolidado das interfaces e dos investimentos públicos considerados na modelagem, classificando cada intervenção como indispensável, condicionante ou meramente benéfica e indicando seu impacto em cada fase de capacidade. O quadro deverá ser acompanhado de disposições contratuais que assegurem prorrogação dos marcos da Arrendatária, isenção de penalidades e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando o atraso ou a inadequação de infraestrutura pública afetar a implantação, a operação ou o atendimento dos Parâmetros do Arrendamento.
328	Minuta de Contrato	7.1.2, caput	Sugere-se substituir a redação por: “Compete à Autoridade Portuária, de ofício e independentemente de provocação da Arrendatária, instaurar e dar continuidade aos procedimentos de desapropriação e obtenção dos imóveis situados na Área do Arrendamento, observados os prazos de disponibilização das fases previstos na Subcláusula 2.1 e no Anexo C-1. A Arrendatária poderá, a qualquer tempo, requerer a instauração de procedimento relativo a imóvel necessário à execução do PBI, devendo a Autoridade Portuária manifestar-se de forma fundamentada em até 60 (sessenta) dias.” A redação vigente converte em ônus da Arrendatária a provocação de um procedimento que é dever da Administração, sem prazo para resposta nem consequência para a inércia, embora a Arrendatária responda por cronograma e metas rígidos sob pena de sanção. Corrige-se, ainda, o erro de redação “processos desapropriação”. Fundamento: Lei nº 9.784/1999, arts. 2º, caput, 48 e 49; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 1º; TCU, Acórdão 2172/2013-Plenário.
329	Minuta de Contrato	7.1.2, i	Sugere-se substituir a redação por: “As Declarações de Utilidade Pública relativas aos imóveis identificados no Anexo de Cadastro de Imóveis serão editadas e publicadas até a Data de Assunção, constituindo condição de eficácia das obrigações da Arrendatária relativas às áreas correspondentes. Compete ao Poder Concedente providenciar, de ofício, as DUPs supervenientes, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias. A não edição da DUP, sua caducidade nos termos do art. 10 do Decreto-Lei nº 3.365/1941 ou sua invalidação judicial constituem risco do Poder Concedente, suspendendo-se os prazos, metas e penalidades correlatos.” A DUP é ato discricionário, privativo do Chefe do Poder Executivo (art. 6º), e caduca em cinco anos. Sob a redação vigente, a Arrendatária depende de ato que o Poder Concedente não está obrigado a praticar em prazo algum, cuja omissão não gera consequência e cuja caducidade não recebe tratamento. Fundamento: Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 6º e 10; Lei nº 14.133/2021, art. 22, §§ 1º e 2º, I.
330	Minuta de Contrato	7.1.2, ii	Sugere-se acrescentar: “A escolha da via de obtenção, a condução das tratativas e a fixação do valor da oferta indenizatória competem à Autoridade Portuária, observado o procedimento de notificação e oferta do art. 10-A do Decreto-Lei nº 3.365/1941 e mediante prévia avaliação por laudo técnico. A Arrendatária será cientificada da instauração de cada procedimento e terá acesso aos respectivos autos.” A subcláusula autoriza três vias de obtenção com efeitos econômicos e temporais radicalmente distintos, sem definir quem escolhe a via, quem negocia e sob que parâmetros. Definida a Administração Pública como responsável pelo custeio, a competência decisória deve acompanhá-la de forma

			expressa, sob pena de o dispositivo permanecer aberto à interpretação de que a Arrendatária concorre na escolha. Fundamento: Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 3º, caput, e 10-A; CF/1988, art. 5º, XXIV; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 1º.
331	Minuta de Contrato	Cláusula 7 (inclusão de subcláusula sobre encargos processuais)	Sugere-se incluir: “Os juros compensatórios de que trata o art. 15-A do Decreto-Lei nº 3.365/1941, os juros moratórios, os honorários advocatícios sucumbenciais, as custas processuais e os honorários periciais decorrentes dos procedimentos de desapropriação são de responsabilidade exclusiva do Poder Concedente, não integrando o montante indicado na Subcláusula 7.1.2.1.” Na desapropriação judicial, esses encargos podem representar parcela expressiva da condenação: os juros compensatórios incidem em até 6% ao ano sobre a diferença entre a oferta e o valor fixado em sentença, contados da imissão na posse. Sua magnitude é função direta de decisões processuais que competem à Autoridade Portuária. A cláusula genérica “dentre outros desembolsos” da redação vigente é ampla o bastante para alcançá-los, e a explicitação evita controvérsia futura sobre matéria de valor relevante. Fundamento: Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 15, 15-A e 32; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 1º.
332	Minuta de Contrato	Cláusula 7 (inclusão de subcláusula sobre desapropriação indireta e turbação por terceiros)	Sugere-se incluir: “As pretensões de terceiros fundadas em apossamento administrativo, desapropriação indireta, posse ou domínio relativas a imóveis da Área do Arrendamento são de responsabilidade exclusiva do Poder Concedente, que assumirá a defesa e responderá por eventual condenação. A Arrendatária será cientificada e poderá intervir nos respectivos processos. A perda da posse por decisão judicial em favor de terceiro enseja recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e suspensão das obrigações correlatas.” A Arrendatária será imitida na posse de área que contém imóveis privados e realizará investimentos sobre ela. Adotada a via da desocupação sem prévia e justa indenização, tende a figurar no polo passivo de ações por desapropriação indireta e a ficar exposta a ordens de reintegração sobre área já edificada. A minuta é silente, e no regime da Subcláusula 13.4 o silêncio opera contra a Arrendatária. Fundamento: CF/1988, art. 5º, XXIV; Decreto-Lei nº 3.365/1941, art. 15-A, §§ 2º e 3º; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 1º.
333	Minuta de Contrato	1.1.1 (rol de definições)	Sugere-se definir “Autoridade Portuária” no rol da Subcláusula 1.1.1, identificando nominalmente a entidade responsável pelos procedimentos de desapropriação, e dispor sobre a sucessão de responsabilidades na hipótese de alteração da entidade que administra o Porto Organizado de Itajaí, inclusive quanto aos procedimentos em curso. O termo é empregado nas Subcláusulas 7.1.2 (caput), 7.1.2, iv, 7.1.4, 7.1.5 e 9.2.5.1, sendo-lhe atribuída “a condução e execução das desapropriações”, mas não é definido no Contrato, que define apenas “Administração do Porto”, nem no Edital. A indefinição não é teórica: o Porto é administrado pela Autoridade Portuária de Santos por força do Convênio de Descentralização nº 002/2024, “pelo período de um ano, prorrogável”, ao passo que a Superintendência do Porto de Itajaí figura como titular histórica e responsável pelas aquisições já realizadas. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 5º-C, V e VI; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 1º; Lei nº 9.784/1999, art. 2º, caput.
334	Minuta de Contrato	7.1.2, caput; Anexo C-1	Sugere-se fazer remissão expressa, na Subcláusula 7.1.2, ao “Cadastro de Imóveis a Desapropriar” a ser publicado como Anexo do Edital, identificando os imóveis abrangidos por cada fase de disponibilização da Área do Arrendamento. As pranchas do Anexo C-1 fornecem o quantitativo de área, mas não os dados que determinam custo e prazo do procedimento: quantos imóveis compõem cada etapa, quem são os proprietários, quais estão ocupados e quais já são objeto de DUP ou ação judicial. Mesmo alocado o risco ao Poder Concedente, a identificação permanece indispensável: dela dependem a aferição do prazo de disponibilização de cada fase e, por consequência, a projeção de receita do licitante.

			Fundamento: Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 23; Lei nº 12.815/2013, art. 5º-C, I; TCU, Acórdão 2980/2015-Plenário.
335	Minuta de Contrato	9.2.5; 9.2.5.1	Sugere-se excluir das parcelas da Subcláusula 9.2.5 a rubrica “desapropriação e expansão de áreas”, reduzindo-se cada uma das 4 (quatro) parcelas de R$ 192.094.430,53 para R$ 127.562.439,56 e o desembolso total de R$ 768.377.722,12 para R$ 510.249.758,24, com a correspondente adequação da Subcláusula 9.2.5.1. Corrigir, ainda, a remissão a “item 9.2.9”, inexistente na minuta. A Tabela 1 da Seção E do EVTEA demonstra que as quatro parcelas incluem R$ 258.127.963,88 de desapropriações, correspondentes a 33,59% do total. Definido o custeio como encargo exclusivo do Poder Concedente, essa parcela perde causa jurídica: a Arrendatária estaria a pagar pela aquisição de imóveis que se incorporam ao patrimônio da União e que ali permanecem ao término do arrendamento, além de pagar outorga pelo uso da mesma área durante 25 anos. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 2º, XI, e art. 5º-C, III; CF/1988, arts. 5º, XXIV, e 37, XXI; Lei nº 14.133/2021, art. 23.
336	Minuta de Contrato	7.1.2.1 (extensão do encargo público)	Sugere-se consignar expressamente que o encargo do Poder Concedente abrange a integralidade do custo de obtenção de áreas reconhecido no EVTEA, de R$ 258.127.963,88, e não apenas o montante de R$ 185.925.541,00 hoje referido na Subcláusula 7.1.2.1. O item 4.1.12 da Seção D do EVTEA esclarece que os R$ 185.925.541,00 correspondem exclusivamente às Etapas D, E e F (45.409,52 m²), ao passo que a aquisição da área da Valeport (14.557,37 m²) foi orçada separadamente em R$ 72.202.422,89, com base em laudo da empresa Riskalla Avaliações e Perícias contratado pela Autoridade Portuária. O montante hoje adotado na minuta cobre, portanto, apenas 72,03% do custo de aquisição de áreas reconhecido pelo próprio estudo. Mantida a referência atual, a aquisição da Valeport permaneceria sem tratamento contratual expresso, reabrindo por via oblíqua a controvérsia sobre a sua imputação. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 2º, XI, e art. 5º-C, III e V; Lei nº 14.133/2021, arts. 22, §§ 1º e 2º, I, e 23.
337	Minuta de Contrato	7.1.2.1 (data-base e efeitos da exclusão)	Sugere-se consignar que o montante de R$ 258.127.963,88 excluído do desembolso da Arrendatária é referenciado a abril de 2025, na forma da Subcláusula 9.3, e que a sua exclusão das parcelas da Subcláusula 9.2.5 opera na mesma data-base, de modo a evitar controvérsia sobre o valor efetivamente suprimido. A minuta remete genericamente à “data-base do EVTEA” sem indicá-la, ao passo que a Subcláusula 9.3 fixa expressamente abril de 2025 para os demais valores monetários do Contrato e a Seção E do EVTEA adota a mesma referência, com valores “em termos reais”. A ausência de data-base explícita, em rubrica de R$ 258.127.963,88, é fonte previsível de litígio na fase de execução. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 5º-C, III; Lei nº 14.133/2021, arts. 22, § 2º, I, e 23; CF/1988, art. 37, XXI.
338	Minuta de Contrato	2.1.2; 2.1.3; 2.1.4	Sugere-se vincular expressamente o faseamento à conclusão dos procedimentos de desapropriação e aquisição, transpondo para o corpo do Contrato os marcos temporais já assumidos no Anexo C-1 (Fase 02 até o 6º ano de contrato; Fase 03 a partir do 7º ano) como obrigação do Poder Concedente, com recomposição do equilíbrio e suspensão dos prazos correlatos em caso de descumprimento. 99.004 m², correspondentes a 33,5% da área licitada, dependem de desapropriação e não estão disponíveis na Data de Assunção. A Tabela 19 da Seção D do EVTEA projeta o IPTU sobre 196.311 m² em 2028-2030, 212.230 m² em 2031-2033 e 295.315 m² em 2034-2052, adotando datas certas. O Contrato, porém, condiciona as fases a evento sem prazo e sem qualquer referência às desapropriações. A premissa temporal existe no modelo que gera a proposta e desaparece no instrumento que a vincula. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 2º, XI, e art. 5º-C, I e III; Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 22, §§ 1º e 2º, I; CF/1988, art. 37, XXI.

339	Minuta de Contrato	13.2.8	Sugere-se afastar a franquia de 12 meses e a exigência de “comprovação de prejuízo significativo” quando o atraso decorrer de imóvel ainda não desapropriado ou não adquirido, hipótese em que a recomposição deve operar desde o primeiro dia de indisponibilidade, com suspensão automática da contagem dos prazos do cronograma de investimentos e das metas de movimentação mínima e prorrogação do Prazo do Arrendamento por período equivalente. Sob a redação vigente, a Arrendatária suporta integralmente doze meses de indisponibilidade, período em que corre o prazo do arrendamento, vencem parcelas de R$ 192.094.430,53 e são exigíveis as metas do primeiro Ano, e ainda deve comprovar “prejuízo significativo”, expressão que a minuta não define. Se a desapropriação é responsabilidade da Administração Pública, o atraso dela decorrente não pode gerar ônus ao particular. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, art. 22, §§ 1º e 2º, I; Lei nº 12.815/2013, art. 5º-C, I, III e V; Lei nº 9.784/1999, art. 2º, parágrafo único, IX.
340	Minuta de Contrato	2.3; 2.3.1; 13.3; 13.4	Sugere-se inserir ressalva expressa nessas subcláusulas: “O disposto nesta Subcláusula não se aplica à indisponibilidade, total ou parcial, da Área do Arrendamento decorrente de imóveis de titularidade privada ainda não incorporados ao patrimônio público, hipótese regida exclusivamente pelas Subcláusulas 7.1.2 e seguintes, 13.2.8 e 13.2.10.” A cláusula ad corpus, a declaração de que a área disponível é suficiente e a renúncia genérica ao reequilíbrio formam bloco de exclusão de responsabilidade do Poder Concedente. Aplicado a área integralmente pública, é bloco legítimo; aplicado a área que ainda contém imóveis privados não desapropriados, permite ao Poder Concedente opor à Arrendatária a própria declaração de suficiência para negar a recomposição. Declarar “pleno conhecimento” de risco cujo cadastro de imóveis não foi publicado é declaração juridicamente vazia. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 2º, XI (o arrendamento recai sobre área e infraestrutura públicas, requisitos cumulativos); Lei nº 14.133/2021, art. 22, §§ 1º e 2º, I; TCU, Acórdão 1510/2013-Plenário.
341	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Sugere-se complementar o item 2.3.3 com levantamento dominial individualizado dos imóveis das Etapas D, E e F e da área da Valeport, contendo matrícula e cartório, proprietário registral, área registrada, confrontações, ocupação atual, existência de posseiros ou locatários e situação processual, e corrigir a afirmação de que a área da Valeport “está totalmente integrada à Área Pública do Porto de Itajaí”. O item descreve os terrenos apenas qualitativamente e remete os valores à Seção D, sem qualquer elemento dominial, embora registre que aquisições anteriores envolveram “a compra de várias residências e casas comerciais”, o que sinaliza pulverização de propriedade e multiplicação de ações. Quanto à Valeport, o próprio estudo esclarece, no item 1, tratar-se de área “privativa da Valeport”, com 14.557,37 m², “atualmente locada” à Autoridade Portuária: é propriedade privada objeto de locação, e não área pública. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 2º, XI; Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 23; Resolução Normativa ANTAQ nº 85/2022.
342	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		Sugere-se substituir a estimativa de “elaboração própria” da Tabela 21 por avaliações individualizadas dos imóveis das Etapas D, E e F, elaboradas por profissional habilitado e em conformidade com as normas técnicas de avaliação de bens, publicando-se os laudos como anexo do Edital. A Tabela 21 atribui às Etapas D, E e F o montante de R$ 185.925.541,00 indicando como fonte apenas “Elaboração própria”, sem laudo, metodologia, data de vistoria ou memória de cálculo. No mesmo item 4.1.12, a área da Valeport foi orçada em R$ 72.202.422,89 com base em laudo da empresa Riskalla Avaliações e Perícias. A comparação dos unitários evidencia a fragilidade da estimativa: R$ 4.094,42/m² para as Etapas D, E e F (sobre 45.409,52 m²) contra R$ 4.959,85/m² para a Valeport (sobre 14.557,37 m²), diferença de 21,1%. Aplicado o unitário aferido em laudo, o orçamento alcançaria R$

			225.224.567,78, subestimação potencial de R$ 39.299.026,78. Tratando-se de imóveis contíguos, na mesma poligonal e com a mesma destinação, a divergência não encontra justificativa no estudo. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, art. 23; ABNT NBR 14653; Resolução Normativa ANTAQ nº 85/2022; TCU, Acórdão 2172/2013-Plenário.
343	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		Sugere-se incluir no item 4.1.12 rubrica específica para os encargos processuais da desapropriação judicial, a saber, juros compensatórios, juros moratórios, honorários advocatícios sucumbenciais, custas processuais e honorários periciais, com memória de cálculo e indicação da parte responsável. O montante de R$ 185.925.541,00 é tratado como simples aporte de aquisição, como se todos os imóveis fossem obtidos por via consensual ao valor da oferta. A hipótese não se sustenta: o próprio estudo admite a via da desapropriação e a minuta de Contrato disciplina a recomposição “no caso das ações judiciais”. Em desapropriação judicial, os juros compensatórios incidem em até 6% ao ano sobre a diferença entre o preço ofertado em juízo e o valor fixado na sentença, contados da imissão na posse, aos quais se somam os demais encargos, que, em litígios prolongados, podem representar parcela majoritária do desembolso final. A omissão compromete a confiabilidade do fluxo de caixa e do valor de outorga dele derivado. Fundamento: Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 15, 15-A e 32; Lei nº 14.133/2021, art. 23; Resolução Normativa ANTAQ nº 85/2022.
344	Minuta de Contrato	7.1.6.3	(Investimentos - Parte 1 de 2) 7.1.6.3 qualifica como investimentos mínimos obrigatórios equipamentos, quantitativos, especificações e prazos extraídos da solução de engenharia adotada na modelagem. Essa redação não esclarece se a futura Arrendatária poderá substituir equipamentos ou soluções por alternativas tecnológicas ou operacionais equivalentes ou superiores, ainda que preservados a capacidade, a produtividade, a segurança, a reversibilidade dos bens, os níveis de serviço e os demais Parâmetros do Arrendamento. A ausência dessa previsão pode obrigar a implantação de equipamentos desnecessários ou tecnologicamente superados e restringir ganhos de eficiência ao longo do prazo contratual. Essa rigidez mostra-se incompatível com a atribuição à Arrendatária dos riscos de projeto, engenharia, construção, custos, cronograma e tecnologia, bem como com o fato de que os Bens do Arrendamento são recebidos no estado em que se encontram e por sua conta e risco, nos termos da Subcláusula 15.2. Ao implantar solução mais eficiente, sem prejuízo das finalidades dos investimentos previstos e dos resultados contratuais exigidos, a Arrendatária exerce a autonomia técnica inerente à exploração do terminal e permanece integralmente responsável pelo desempenho da alternativa adotada. A possibilidade de adequação dos quantitativos e perfis dos investimentos também é coerente com a Seção C do EVTEA, segundo a qual “os quantitativos e especificações técnicas dos equipamentos de pátio deverão ser estabelecidos pelo futuro arrendatário de forma a compatibilizar com a produtividade dos equipamentos STS e MHC”. O mesmo documento estabelece que “o layout do Terminal e o dimensionamento do sistema de armazenagem é prerrogativa do vencedor do leilão, observadas as condicionantes contratuais” e esclarece que a solução de engenharia apresentada foi utilizada para mensuração dos custos de manutenção e seguros. Registra, ainda, que a solução de engenharia e o layout associado ao terminal seguem modelo conceitual, sendo prerrogativa do futuro arrendatário definir o melhor arranjo operacional (todos os trechos extraídos do item 2.3.5 da Seção C do EVTEA). Nesse contexto, alterações dos quantitativos ou dos perfis de investimento, desde que mantidos ou ampliados os níveis de qualidade, capacidade, produtividade, segurança e eficiência operacional, não representam dispensa das obrigações contratuais. Representam apenas a utilização de meios distintos e mais eficientes para alcançar os resultados que justificam os

			investimentos. Os equipamentos e quantitativos não devem constituir obrigações autônomas e dissociadas de sua finalidade, mas instrumentos destinados ao cumprimento dos níveis de serviço e dos Parâmetros do Arrendamento. Essa abordagem encontra respaldo no entendimento adotado pelo então Diretor-Geral Eduardo Nery no voto condutor do Acórdão ANTAQ nº 341/2022, no sentido de que: “As obrigações de investimentos devem ser consideradas de forma sistêmica, e não, a princípio, apenas como contrapartidas financeiras a serem computadas e comprovadas ano a ano. Esse rigor pode ser incompatível com o dinamismo do setor portuário e com a complexidade de suas obras. O objetivo a ser perseguido é que os investimentos sejam executados e que não haja prejuízos à qualidade da prestação dos serviços.” No caso examinado, o voto também considerou a ausência de demonstração de nexo causal entre a falta de determinados investimentos e eventual prejuízo à capacidade operacional, além da realização de investimentos em montante significativamente superior ao previsto contratualmente, para concluir pela insubsistência do auto de infração. A orientação reforça que a fiscalização das obrigações de investimento deve considerar, de maneira sistêmica, sua finalidade, os resultados alcançados e a preservação da qualidade dos serviços, e não apenas a correspondência formal entre cada equipamento executado e a descrição originalmente constante do contrato. (CONTINUA)
345	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		Sugere-se apresentar estimativa fundamentada do prazo de conclusão dos procedimentos de desapropriação e aquisição de cada uma das Etapas D, E e F e da área da Valeport, com a respectiva memória de cálculo, demonstrando sua compatibilidade com os marcos de disponibilização adotados na Tabela 19 e nas pranchas do Anexo C-1. A Tabela 19 projeta o IPTU sobre 196.311 m² em 2028-2030, 212.230 m² em 2031-2033 e 295.315 m² em 2034-2052, adotando como premissa do modelo que as áreas dependentes de desapropriação estarão disponíveis nos anos 4 e 7 do contrato. Não há, contudo, em nenhuma seção do EVTEA, uma única estimativa da duração dos procedimentos expropriatórios, nem por etapa, nem em conjunto, nem por referência a aquisições anteriores da própria Autoridade Portuária. As datas que sustentam a projeção de receita e despesa carecem, assim, de memória de cálculo. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 23; Resolução Normativa ANTAQ nº 85/2022; TCU, Acórdão 2172/2013-Plenário.
346	Minuta de Edital	Subcláusula 7.1.6.3	CONTRIBUIÇÃO — ARRENDAMENTO ITJ01 | TERMINAL DE CRUZEIROS DE ITAJAÍ (anexos enviados ao email anexo_audiencia072026@antaq.gov.br) CONTEXTO. A Minuta de Contrato prevê, na Subcláusula 7.1.6.3, investimentos da futura Arrendatária fora da área arrendada, na área comum do Porto Organizado: (i) estudos de EVTEA e manobrabilidade para definir o local do novo píer de passageiros, até o final do Ano 3; e (ii) implantação do píer, com dragagem, até o final do Ano 6. O Instituto Mais Itajaí reconhece e celebra esse avanço histórico. Esta contribuição visa qualificá-lo e acelerá-lo com base técnica. ACERVO TÉCNICO ANEXADO E DOADO. O Instituto anexa e doa ao poder público, sem ônus: (a) o MASTERPLAN do Terminal de Cruzeiros de Itajaí (WSP UK Limited, doc. UK0043602.0171), já doado ao Ministério de Portos e Aeroportos — Protocolo nº 2026063163737, NUP 50020.004850/2026-64; (b) a MODELAGEM HIDRODINÂMICA do estuário do rio Itajaí-Açu (Acquadinâmica, ago/2026), com modelo validado por dados de campo (ADCP) e batimetria futura; e (c) o ESTUDO DE AMARRAÇÃO E INTERAÇÃO HIDRODINÂMICA (Acquadinâmica, ago/2026), conforme PIANC, OCIMF e IALA, com oito cenários de amarração dinâmica de navio de 366 m, incluindo o efeito passing vessel. SÍNTESE TÉCNICA. Os estudos demonstram que o Terminal de Cruzeiros de Itajaí É TECNICAMENTE VIÁVEL, com segurança verificada nas duas direções: (a) do navio de passageiros atracado, mesmo

			com a passagem de navio de carga de dimensões equivalentes — esforços máximos dentro dos limites OCIMF/PIANC; e (b) do próprio porto: a presença do navio amarrado não compromete o tráfego no canal nem altera o padrão hidrodinâmico do estuário (variações da ordem de 0,10 m/s). O terminal não é obstáculo à vocação de carga do porto, e o aproveitamento do acervo poupa tempo, custos e incertezas no cumprimento da Subcláusula 7.1.6.3. PEDIDOS: PEDIDO 1 — Qualificar a obrigação da Subcláusula 7.1.6.3, substituindo "novo píer de Passageiros" por "Terminal de Cruzeiros de Itajaí", concebido como Home Port e hub do Sul do Brasil, abrangendo expressamente cais, dragagem, edificação de recepção de passageiros (check-in, ISPS, alfândega, imigração e bagagens) e acessos terrestres. PEDIDO 2 — Antecipar os estudos do item (i) do final do Ano 3 para o final do Ano 1, com garantia de isenção técnica na elaboração e modelagens, sob acompanhamento do Poder Concedente e da Administração do Porto. PEDIDO 3 — Antecipar a implantação do item (ii), vinculada à conclusão dos estudos — sugerindo-se até o final do Ano 4, mantido o Ano 6 como limite máximo —, ante o crescimento do setor e a demanda represada comprovada nas operações já realizadas em Itajaí. PEDIDO 4 — Receber e incorporar formalmente ao processo o Masterplan (NUP 50020.004850/2026-64), como base de referência para os estudos de localização e implantação. PEDIDO 5 — Receber e incorporar os estudos de modelagem hidrodinâmica e de amarração anexos, subsidiando a definição segura da solução náutica. O Instituto coloca à disposição a equipe técnica responsável (WSP e Acquadinâmica) para apresentações e esclarecimentos. A sociedade itajaiense estudou, financiou, validou e doou: requer-se que o processo acolha o acervo e converta a obrigação contratual, no menor prazo, em infraestrutura à altura da vocação de Itajaí.
347	Estudo ITJ01 - Seção E - Financeiro		Sugere-se revisar o modelo econômico-financeiro para excluir do fluxo de caixa da Arrendatária a rubrica “Desapropriações: R$ 258.127.963,88”, realocando-a como encargo do Poder Concedente, e republicar o resultado com a indicação do novo Valor de Arrendamento Inicial, da nova Taxa Interna de Retorno e do novo Valor Presente Líquido, de modo que os licitantes conheçam a equação sobre a qual formularão suas propostas. Subsidiariamente à revisão, e para o caso de a Agência manter a alocação vigente, requer-se a apresentação de análise de sensibilidade à variação do custo de desapropriação, com cenários conservador, intermediário-base e otimista. A rubrica representa 33,59% do Valor de Arrendamento Inicial de R$ 768.378 mil registrado na Tabela 2 e é, por natureza, a mais volátil do estudo, por depender de avaliação judicial, estratégia processual e prazo incerto. Não obstante, a Tabela 1 registra “Cenário considerado: Tendencial (Base)” e a única banda de variação do modelo é de 9,80% sobre a movimentação de carga conteinerizada. A omissão é agravada pelo resultado: TIR de 9,92%, idêntica ao WACC adotado, e Valor Presente Líquido igual a R$ 0. Projeto calibrado para VPL nulo não dispõe de margem para absorver desvios. Fundamento: Resolução Normativa ANTAQ nº 85/2022; Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 23; Acórdão ANTAQ nº 329, de 30 de maio de 2022.
348	Minuta de Contrato	7.1.6.3	(Investimentos - parte 2 de 2) Entende-se, portanto, que os investimentos e respectivas quantidades previstos na Subcláusula 7.1.6.3 são referenciais, podendo a Arrendatária cumprir as obrigações de investimento mediante soluções e quantitativos alternativos, conforme a efetiva necessidade verificada, desde que assegurado o cumprimento da obrigação de resultado de atender aos Parâmetros do Arrendamento e à MME prevista no Contrato. Está correto o entendimento? Sendo correto o entendimento acima, propõe-se a complementação da Subcláusula 7.1.6.3 para autorizar expressamente a substituição de investimentos por soluções funcionalmente equivalentes ou superiores, mediante fundamentação técnica, sem redução dos Parâmetros do Arrendamento, dos níveis de serviço ou da qualidade da

			prestação das Atividades e sem postergação dos prazos aplicáveis. A substituição deverá permanecer submetida à fiscalização ordinária da ANTAQ quanto ao cumprimento dos resultados contratuais. 7.1.6.3 (...) iii. A Arrendatária poderá substituir equipamentos, obras ou soluções integrantes dos investimentos mínimos obrigatórios previstos nesta Subcláusula por alternativas tecnológicas ou operacionais funcionalmente equivalentes ou superiores, desde que a substituição: a) assegure o atendimento aos Parâmetros do Arrendamento e aos Parâmetros Técnicos; b) preserve ou amplie a capacidade, a produtividade, a segurança e a eficiência operacional previstas para a respectiva fase; c) não implique postergação dos prazos aplicáveis aos investimentos substituídos; e d) observe as exigências relativas aos Bens Reversíveis, quando aplicáveis. iv. A substituição deverá ser fundamentada em estudos, projetos e justificativa técnica que demonstrem a equivalência ou superioridade funcional da solução adotada, bem como sua compatibilidade com o PBI e com os demais Parâmetros do Arrendamento. v. A substituição não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato nem afastará a responsabilidade da Arrendatária pelos riscos de projeto, engenharia, construção, custos, cronograma e tecnologia, salvo disposição expressa em contrário.
349	Estudo ITJ01 - Seção E - Financeiro		Sugere-se adequar o fluxo “Ressarcimentos” à exclusão do custo de desapropriação do desembolso da Arrendatária, reduzindo-o de R$ 384.189 mil, R$ 192.094 mil e R$ 192.094 mil nos Anos 1 a 3 para, respectivamente, R$ 255.125 mil, R$ 127.562 mil e R$ 127.562 mil. Ainda que a Agência não acolha a exclusão, permanece o vício de descasamento temporal: os desembolsos concentram-se nos três primeiros anos, ao passo que a Tabela 19 da Seção D projeta a disponibilização das áreas dependentes de desapropriação apenas a partir de 2031 e de 2034. A Arrendatária financiaria, assim, a aquisição de patrimônio público por três a sete anos, sem remuneração do capital e sem dispor da área que o desembolso viabiliza, custo financeiro que o modelo não reconhece, subestimando o desembolso efetivo e superestimando a capacidade de pagamento do empreendimento. Fundamento: Resolução Normativa ANTAQ nº 85/2022; Lei nº 14.133/2021, art. 6º, XXVII; CF/1988, art. 37, XXI.
350	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		Sugere-se avaliar expressamente, no item 5.5, o impacto da imunidade ao corte dos três indivíduos de Ficus sp. sobre a viabilidade do layout das Fases 2 e 3, indicando a localização precisa de cada exemplar em relação às Etapas D, E e F, os custos de eventual transplante ou de adequação de projeto e a alocação do risco de inviabilidade parcial da ocupação da área desapropriada. O item 5.4 identifica, no interior da poligonal do ITJ01, três exemplares protegidos pelo Decreto Municipal nº 10.323/2014, que os declara imunes ao corte; o item 5.5 registra que a identificação ocorreu “durante a visita técnica realizada na área poligonal de desapropriação do Porto de Itajaí”. Conforme o próprio estudo, o art. 4º do decreto condiciona a autorização de corte a laudo de dois técnicos florestais que constate morte, secamento, senilidade avançada ou risco iminente à vida humana. O item 5.5 conclui, porém, que as espécies nativas “requerem medidas compensatórias proporcionais à sua supressão”, tratamento aplicável à supressão autorizável, e não a exemplares imunes, quanto aos quais a compensação florestal não substitui autorização excepcional e vinculada. O estudo não avalia a hipótese de a área desapropriada, orçada em R$ 185.925.541,00 e destinada a pátio de armazenagem, não poder ser integralmente ocupada. Fundamento: Decreto Municipal de Itajaí nº 10.323/2014, art. 4º (conforme reproduzido no item 5.4); Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 22, § 1º.

351	Anexo ITJ01 - Planta Expansão Área		Sugere-se discriminar na prancha, por hachura ou legenda própria, quais parcelas das Áreas D (8.634,15 m²), E (12.219,63 m²) e F (24.555,74 m²) já são de propriedade da Autoridade Portuária e quais efetivamente dependem de desapropriação ou aquisição, indicando a metragem líquida a adquirir em cada etapa. A prancha apresenta as áreas em blocos contínuos, com as metragens totais, mas o item 4.1.12 da Seção D esclarece que “entre as áreas a serem adquiridas, há espaços em branco que representam áreas já de propriedade da SPI”. Como a prancha não permite identificá-los, não é possível determinar quantos metros quadrados serão efetivamente desapropriados, informação indispensável para aferir a razoabilidade do valor unitário da Tabela 21 e para dimensionar o número e a complexidade dos procedimentos. Solicita-se, na mesma oportunidade, esclarecimento sobre a destinação e o regime jurídico da “Área Arruamento” (36.229,06 m²) e da “Área Afetada (Implantação Via)” (9.431,7982 m²), que não configuram desapropriação e cuja obtenção depende de providências de terceiros. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 23; Resolução Normativa ANTAQ nº 85/2022.
352	Anexo ITJ01 - Planta Poligonal do Porto		Sugere-se indicar na prancha o ato do Poder Executivo Federal que delimita a poligonal vigente do Porto Organizado de Itajaí, com número e data de publicação, demonstrando graficamente que as Áreas D, E e F e a área da Valeport situam-se em seu interior; caso dependam de ampliação da poligonal, indicar o ato pretendido e o respectivo estágio de tramitação. A prancha é identificada como “CONCEITUAL”, datada de 31 de outubro de 2025, e não faz referência ao ato normativo. O art. 2º, II, da Lei nº 12.815/2013 define a área do porto organizado como aquela “delimitada por ato do Poder Executivo”, e o art. 2º, XI, define o arrendamento como cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado. A questão não é formal: a Seção C afirma que os terrenos situam-se “dentro da poligonal do Porto organizado de Itajaí”, ao passo que a Seção D os descreve como integrantes de “perímetro delimitado e aprovado no Município como área de expansão portuária”, afirmações não equivalentes, que a peça gráfica conceitual não dirime. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 2º, II e XI; Decreto-Lei nº 3.365/1941, art. 6º; Lei nº 9.784/1999, art. 2º, caput.
353	Anexo ITJ01 - Planta Delimitação Fase 3 Definitiva		Sugere-se uniformizar o marco temporal da Fase 3 entre as pranchas do Anexo C-1, compatibilizando-o com a premissa da Tabela 19 da Seção D e vinculando-o expressamente à conclusão dos procedimentos de desapropriação das Etapas D, E e F. A prancha “Planta Delimitação Fase 3 Definitiva” consigna “FASE 03 - ÁREA DE 295.315 m²” e “A PARTIR DO 7° ANO DE CONTRATO”, ao passo que a prancha “Planta Fase 3 Operacional”, referente à mesma fase, consigna “PREVISTA ATÉ 9° ANO DE CONTRATO”. A divergência é de dois anos e incide sobre a fase cuja entrega depende integralmente das desapropriações, correspondente a 83.085 m², ou 28,1% da área total licitada. Como a minuta de Contrato não fixa prazo algum para a disponibilização das fases, as pranchas constituem a única referência temporal disponível ao licitante, e elas se contradizem. Nenhuma delas, ademais, condiciona o marco à conclusão dos procedimentos expropriatórios, embora seja essa a sua verdadeira condição de possibilidade. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 22, § 1º; Lei nº 12.815/2013, art. 5º-C, I; Lei nº 9.784/1999, art. 2º, parágrafo único, IX.
354	Minuta de Contrato	7.1	GARANTIA DE EMPREGO, RENDA E PRESERVAÇÃO DO REGIME DE MÃO DE OBRA PORTUÁRIA ALTERAÇÃO PROPOSTA Inclusão, no Edital e no Contrato de Arrendamento, de obrigação expressa da futura Arrendatária de preservar, durante a vigência contratual, a utilização exclusiva dos trabalhadores portuários registrados e cadastrados no OGMO/Itajaí para a execução das atividades portuárias abrangidas pelo regime vigente na data da licitação, bem como de instituir mecanismos destinados à

			preservação das oportunidades de trabalho e da renda desses trabalhadores. REDAÇÃO SUGERIDA – DECLARAÇÃO DE PLENO CONHECIMENTO A Proponente declara possuir pleno conhecimento do regime de organização e utilização da mão de obra portuária vigente no Porto Organizado de Itajaí na data da apresentação da proposta, especialmente das disposições aplicáveis aos trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados no Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO. Declara, ainda, ter considerado na elaboração de sua proposta econômica a estrutura, a forma de utilização, os custos, as condições remuneratórias e as demais obrigações decorrentes da utilização dessa mão de obra. A Proponente reconhece que a preservação das oportunidades de trabalho dos trabalhadores portuários integrantes do sistema OGMO constitui condição social e operacional relevante deste Arrendamento, obrigando-se, caso vencedora, a observar as disposições específicas previstas no Contrato. REDAÇÃO SUGERIDA – NOVA OBRIGAÇÃO CONTRATUAL Acrescentar à Cláusula 7.1.1: xxix. Utilizar, nas atividades portuárias realizadas no âmbito do Arrendamento que, na data da publicação do Edital, estejam submetidas ao regime de utilização de trabalhadores portuários registrados ou cadastrados no Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO, os trabalhadores integrantes do OGMO/Itajaí, observadas as categorias profissionais e as atribuições correspondentes. xxx. A obrigação prevista no inciso anterior constitui obrigação contratual autônoma da Arrendatária, considerada na modelagem econômico-financeira do Arrendamento e na formulação da Proposta, e será mantida durante a vigência do Contrato, ressalvada alteração contratual expressamente promovida pelo Poder Concedente, mediante procedimento próprio e observadas as garantias jurídicas aplicáveis. xxxi. Eventual alteração superveniente da legislação que venha a flexibilizar ou extinguir a obrigatoriedade legal de utilização da mão de obra registrada ou cadastrada no OGMO não implicará, por si só, extinção automática da obrigação contratual assumida pela Arrendatária nos incisos anteriores. xxxii. A Arrendatária deverá adotar medidas destinadas à preservação de oportunidades regulares de trabalho aos trabalhadores portuários avulsos do OGMO/Itajaí, observadas as necessidades operacionais do Terminal, a movimentação efetivamente realizada e os instrumentos coletivos aplicáveis. xxxiii. Na hipótese de alteração tecnológica, automação, alteração legislativa, reorganização operacional ou qualquer outra medida adotada pela Arrendatária que resulte em redução estrutural e relevante das oportunidades de trabalho dos trabalhadores portuários avulsos, deverá ser previamente estabelecido, mediante negociação coletiva com as entidades sindicais representativas das categorias envolvidas, mecanismo de transição destinado à proteção do emprego, das oportunidades de trabalho e da renda dos trabalhadores afetados. GARANTIA DE RENDA Sugere-se ainda a inclusão do seguinte dispositivo: xxxiv. Nas hipóteses previstas no inciso anterior, a Arrendatária, o OGMO e as entidades sindicais representativas deverão negociar mecanismo de proteção econômica aos trabalhadores portuários avulsos afetados, podendo compreender garantia mínima de períodos de trabalho, garantia mínima de renda, indenização compensatória, programa de requalificação profissional ou combinação desses instrumentos, observadas as peculiaridades de cada categoria e a realidade econômico-operacional do Porto de Itajaí.
355	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		Sugere-se reclassificar, no item 4 da Seção D, a rubrica “Desapropriações”, hoje arrolada entre os “Custos Fixos e Únicos” da Arrendatária, ao lado de mão de obra, manutenção e tributos, transferindo-a para o rol de encargos do Poder Concedente, com a correspondente exclusão dos R$ 258.127.963,88 da estrutura de custos do empreendimento. A classificação vigente equipara a aquisição de patrimônio público a despesa operacional do arrendatário, o que não encontra respaldo na natureza jurídica do instituto: o imóvel desapropriado incorpora-se ao patrimônio da União, nele permanece após o termo do arrendamento e não constitui

			ativo da Arrendatária, sequer sujeito a depreciação em seu favor. O arrendamento, nos termos do art. 2º, XI, da Lei nº 12.815/2013, é cessão onerosa de área pública, e a outorga remunera o uso do bem, e não a sua aquisição. Manter a rubrica como custo do arrendatário distorce a estrutura de custos, o valor de outorga dela derivado e a própria comparabilidade das propostas. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 2º, XI; CF/1988, arts. 5º, XXIV, e 37, XXI; Resolução Normativa ANTAQ nº 85/2022; Lei nº 14.133/2021, art. 6º, XXVII. Ressalva. A exigência de cenários conservador, intermediário-base e otimista invocada na contribuição EV5 consta de fontes secundárias e do anexo metodológico da Resolução Normativa ANTAQ nº 85/2022, não tendo sido possível acessar a íntegra do texto oficial. Confira-se a literalidade antes do protocolo ou suprima-se a referência aos cenários, mantida a contribuição pelos demais fundamentos. Registre-se, ainda, que as contribuições C3 e C4 são interdependentes: o acolhimento isolado de uma delas produz resultado pior do que a redação vigente. Os nomes dos documentos nos campos 4 reproduzem literalmente os rótulos do formulário da ANTAQ e não devem ser alterados.
356	Minuta de Contrato	3.1.1.1	A Seção F do EVTEA, item 5.2.2, prevê a transferência à futura Arrendatária das LAO 1386/2025, LAO 3974/2022 e LAO 5428/2021, mas não relaciona suas condicionantes nem informa o respectivo estado de cumprimento. Além disso, registra que a LAO 5428/2021 está vencida desde setembro de 2025 e que não foram localizadas informações sobre sua renovação. Por sua vez, a Minuta Contratual atribui à Arrendatária a obtenção e manutenção das licenças necessárias, mas não disciplina a transferência das licenças existentes (cláusula 7.1), o respectivo cronograma ou as obrigações dos atuais titulares. A Cláusula 13.2.5 aloca ao Poder Concedente determinados riscos relacionados às licenças do Porto Organizado, sem abranger expressamente atrasos na transferência das licenças aplicáveis à Área do Arrendamento. Desse modo, propõe-se (i) complementar a Seção F do EVTEA com a íntegra das condicionantes previstas nas licenças ambientais existentes e seu estado de cumprimento; (ii) incluir a transferência das licenças existentes entre os requisitos do Plano de Transferência Operacional; e (iii) afastar penalidades, inadimplemento e responsabilidade da Arrendatária por atrasos ou pendências na efetivação da transferência das licenças ambientais que não tenham sido causados pela Arrendatária. Propõe-se a seguinte inclusão de cláusula na Minuta Contratual: 3.1.1.2. A transferência de titularidade das licenças e dos processos de licenciamento ambiental existentes observará o cronograma estabelecido no Plano de Transferência Operacional. A Arrendatária deverá prestar a colaboração e apresentar os documentos que sejam de sua responsabilidade, sem assumir obrigações, custos ou consequências decorrentes de atos ou omissões dos titulares anteriores, da Administração Portuária ou do Poder Concedente.
357	Minuta de Contrato	Cl. 7.1.6.3, i, alínea H	A Seção C fixa o tempo médio de permanência das cargas em 5,50 dias na fase definitiva, atribuindo o parâmetro a estudos da Receita Federal. O patamar é reduzido e condiciona o dimensionamento do pátio, o ritmo de recebimento e retirada das cargas e o fluxo de veículos nos acessos, com efeitos sobre o entorno portuário e a comunidade lindeira. Sugere-se: (i) a identificação do estudo invocado, com referência, data-base e abrangência, e a disponibilização de seu inteiro teor aos interessados; e (ii) a apresentação da memória de cálculo dos 5,50 dias e dos dados que a sustentam, discriminando os resultados atuais e cada iniciativa que compõe a melhoria, de modo que a premissa possa ser verificada. A Cláusula 7.1.6.3, item i, alínea H, inclui entre os investimentos mínimos obrigatórios a "aquisição e infraestrutura" de pátio de triagem até o final do Ano 3, sem definir dimensão, localização ou especificação; os parâmetros constam apenas do item 3, letra "b", da Seção C, que exige "aquisição de área de no mínimo 25.000 m²" na primeira fase, "localizada em uma distância máxima de 10 quilômetros em relação ao terminal", orçados

			em R$ 22.011.616,23, mais R$ 165.274,02 anuais de IPTU e quatro empregados de controle do pátio (Seção D). A obrigação não se acomoda ao regime jurídico do arrendamento portuário. O art. 2º, XI, da Lei nº 12.815/2013 define arrendamento como "cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado", e o art. 1º, §§ 1º e 2º reserva a exploração de instalações fora dessa área ao regime de autorização; o art. 18 limita a competência da administração do porto aos "limites da área do porto organizado". Vale dizer: impõe-se, como investimento mínimo obrigatório de um arrendamento, a aquisição de imóvel privado fora da poligonal — bem que não é área pública, não é objeto de cessão, não está sob jurisdição da autoridade portuária, nem pode ser arrendado no sentido legal do termo. Daí decorrem consequências que o contrato não resolve. O imóvel não integrará os Bens do Arrendamento: a Subcláusula 15.1.3.1 trata apenas dos bens decorrentes de investimentos na área comum do porto organizado, nada dispondo sobre bem privado externo à poligonal. O Contrato silencia sobre reversibilidade, alienação ao término, oferta em garantia e titularidade do valor residual de ativo de R$ 22 milhões imposto contratualmente. Silencia também sobre a fiscalização: pátio fora do porto organizado não se sujeita à regulação da ANTAQ, mas à disciplina urbanística e ambiental municipal. A finalidade declarada é, ademais, estranha ao objeto do arrendamento: a Seção C justifica a intervenção pela necessidade de "resguardar a boa relação porto-cidade" e mitigar impactos do sistema rodoviário — interesse público urbano, de titularidade do Município e da Autoridade Portuária, e não necessidade operacional do terminal, que dispõe de gates automatizados e pré-gate. O Anexo da Minuta, item A.4.1, "b", ao tratar do PBI, admite "a constituição ou o uso de pátios reguladores", em contradição com a exigência de aquisição. E a Seção C informa estar em fase final de implantação a nova via de acesso ao porto (R$ 22.316.368,98 municipais via Fonplata, conclusão em 2026), destinada a redirecionar o tráfego portuário. Requer-se: (i) a exclusão da alínea H, por extrapolar o objeto legal do arrendamento (art. 2º, XI, da Lei nº 12.815/2013), ao impor aquisição de imóvel privado fora da poligonal; (ii) caso mantida, que o Contrato explicite dimensão mínima, raio máximo, regime de propriedade e reversibilidade do imóvel, e fixe valor de referência para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso o custo supere os R$ 22.011.616,23 previstos; ou (iii) a realocação da obrigação à Autoridade Portuária, em articulação com o Município, dada a natureza de mitigação de impacto viário urbano da intervenção.
358	Minuta de Edital	Manifestação sobre a minuta de edital e a minuta de contrato de arrendamento do Porto de Itajaí – Área ITJ01	Prezados Senhores, A Secretaria de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF/SC) reconhece a relevância estratégica do projeto de arrendamento da área ITJ01 e da estruturação definitiva da gestão do canal de acesso, considerando que o Porto de Itajaí constitui ativo logístico de importância nacional e elemento essencial para a competitividade econômica de Santa Catarina e da Região Sul. A estruturação de um modelo definitivo, dotado de adequada segurança jurídica, previsibilidade, capacidade de investimento e eficiência operacional, é fundamental para que o Porto de Itajaí possa recobrar, consolidar e ampliar sua participação de destaque no cenário portuário nacional, fortalecendo sua função como vetor de desenvolvimento econômico, geração de empregos, movimentação de cargas e integração logística regional, nacional e mesmo internacional. Sob a perspectiva do Estado, os principais pilares a serem preservados no projeto são a segurança jurídica, a continuidade operacional, a previsibilidade, a capacidade de investimentos, a eficiência logística, a competitividade e a estabilidade das relações comerciais com usuários, clientes e armadores. Nesse sentido, a SPAF entende como urgente a conclusão do processo de estruturação e contratação definitiva do arrendamento, de modo a permitir que o Porto de Itajaí célebre, no menor prazo possível, um contrato com horizonte adequado para realização dos investimentos

			necessários, estabelecer relações comerciais de longo prazo e consolidar uma operação segura e sustentável. O Porto de Itajaí desempenha papel relevante na economia catarinense e na cadeia logística nacional. Assim, eventual prolongamento da indefinição quanto ao formato e prazo de exploração pelo arrendatário e de gestão pela Autoridade Portuária poderá produzir efeitos negativos sobre a confiança dos agentes econômicos e sobre as decisões de investimento e planejamento da cadeia logística. Tal previsibilidade é especialmente importante para a manutenção e ampliação das relações comerciais com armadores, embarcadores, operadores logísticos e demais usuários, dado que decisões relativas a rotas, escalas, volumes e contratos logísticos são tomadas com base em horizontes de médio e longo prazo. Nesse contexto, mostra-se igualmente necessária a celeridade na definição quanto à renovação ou extensão do atual contrato de arrendamento transitório, pelo período necessário à conclusão do processo definitivo, de modo a assegurar a continuidade das operações e evitar riscos de descontinuidade, perda de cargas, insegurança para armadores e usuários ou impactos sobre os empregos vinculados à atividade portuária. Considera-se fundamental, também, a célere definição do convênio de delegação do Porto de Itajaí, de forma a estabelecer estrutura de governança capaz de proporcionar maior estabilidade, previsibilidade e eficiência à gestão portuária. Com efeito, o Governo do Estado de Santa Catarina reitera sua disposição inequívoca de contribuir para a construção das soluções necessárias à retomada dos investimentos e ao fortalecimento do protagonismo do Porto de Itajaí, inclusive mediante participação em sua gestão, caso assim oportunizado, colocando à disposição sua indubitável credibilidade, experiência, capacidade técnica e reconhecida expertise no setor portuário. Por fim, a SPAF reafirma que a segurança jurídica, a continuidade operacional, a previsibilidade e a celeridade na definição do modelo definitivo, tanto do Arrendamento quanto da gestão da Autoridade Portuária, constituem condições essenciais para a consolidação e ampliação do papel estratégico do Porto de Itajaí no desenvolvimento econômico de Santa Catarina e do Brasil. Alex Bunese Juk -Gerente de Portos Lucas Sampaio Ataliba -Diretor de Integração de Modais Ivan Amaral -Secretário Secretaria de Portos Aeroportos e Ferrovias do Estado de Santa Catarina
359	Minuta de Contrato	Cl. 7.1.6.1 e 7.1.6.2	A Cláusula 7.1.6.1 da Minuta de Contrato exige da Arrendatária a movimentação mínima de 62.998 toneladas anuais de carga geral, e a Cláusula 7.1.6.2 impõe, para esse perfil, prancha média geral de 156 toneladas por hora desde o primeiro ano contratual. O objeto do Contrato é, nos termos de sua própria epígrafe, a movimentação e armazenagem de carga conteinerizada e carga geral. Não há, contudo, em nenhum dos documentos submetidos à consulta, área dedicada à carga geral. O tratamento conferido à armazenagem desse perfil de carga resume-se a duas assertivas. O item 2.3.4 da Seção C consigna que "para o acondicionamento da carga geral, foi considerando que a infraestrutura prevista está apta a receber e armazenar em pátio aberto". O item 2.3.5, ao final, acrescenta que, como a carga geral demandará o menor número de atracações, "não foi estimado o número de giros anuais, entendendo que o pátio de armazenamento não será restritivo para atender a demanda projetada". Não há designação de metragem, capacidade estática, nem tempo de permanência estimado. O item 2.2.3 registra que "para movimentação de carga geral no terminal ITJ01 não foram previstos investimentos adicionais em equipamentos", por se pretender operá-la com os portêineres e com os quatro guindastes móveis existentes. Ocorre que todo o sistema de armazenagem foi dimensionado com foco em contêineres, e o próprio item 2.3.5 é explícito: "o sistema de armazenagem no presente caso compreende um grande pátio pavimentado a céu aberto, com demarcações das posições de contêiner no chão (ground slot) e espaços para trânsito de equipamentos". São 5.274 posições

			demarcadas, 30.948 TEU de capacidade estática e 1.590 mil TEU de capacidade dinâmica, com sistemas de manuseio que operam exclusivamente contêiner. Vale dizer: a carga geral ocupará posições demarcadas e destinadas a contêiner, em pátio que o item 2.3.2 da mesma Seção reconhece como o principal gargalo do empreendimento, ao registrar que a área de pátio "acaba por muitas vezes não ser suficiente para atender de forma plena a demanda de contêineres" e que é essa insuficiência que explica o surgimento dos terminais retroportuários de apoio. A contradição é, portanto, estrutural: exige-se simultaneamente capacidade dinâmica de 1.550 mil TEU, Movimentação Mínima Exigida de 1.398.096 TEU e movimentação de 62.998 toneladas anuais de carga geral com prancha de 156 toneladas por hora. As duas obrigações disputam o mesmo pátio, os mesmos equipamentos de cais e o mesmo tempo de berço — do qual a Seção C aloca 96% à carga conteinerizada a partir da terceira fase e apenas 3,8% à carga geral. Solicita-se, em razão do exposto: (i) a especificação, no Contrato e no layout conceitual do Anexo C-1, de área dedicada à movimentação e armazenagem de carga geral, com metragem, capacidade estática, tempo de permanência e giro apurados, dado que a obrigação de movimentação desse perfil é contratual e sancionada; (ii) a dedução correspondente da área e da capacidade atribuídas à carga conteinerizada, com revisão, para baixo, dos parâmetros de capacidade dinâmica e de armazenagem da Cláusula 7.1.6.2 e da Movimentação Mínima Exigida de contêineres da Cláusula 7.1.6.1, de modo a refletir que as duas cargas competem pelo mesmo espaço; (iii) alternativamente, a supressão da Movimentação Mínima Exigida de carga geral, caso se opte por manter integralmente as metas de contêiner sem reserva de área; e (iv) o esclarecimento sobre a destinação do Armazém "B" e sobre a solução de armazenagem coberta para as cargas gerais que a demandem, após a demolição do Armazém 03.
360	Minuta de Contrato	12.2	A Minuta Contratual (cláusula 12.2) atribui ao Poder Concedente apenas os passivos ambientais desconhecidos na Data de Assunção que sejam identificados em laudo apresentado pela Arrendatária em até 365 dias. Entretanto, o EVTEA não demonstra a execução prévia de investigação confirmatória e reconhece que a caracterização de áreas contaminadas depende de amostragens e, após a confirmação, de investigação detalhada. Contaminações históricas sob pavimentos, fundações ou estruturas podem ser tecnicamente detectáveis apenas durante obras posteriores ao prazo contratual de 365 dias. A presunção absoluta prevista na Subcláusula 12.3.8 e a transferência estabelecida na Subcláusula 12.4 alocam à Arrendatária risco preexistente, não controlável e potencialmente não precificado. Deve-se assegurar que passivos comprovadamente anteriores à Data de Assunção e não causados pela Arrendatária permaneçam sob responsabilidade do Poder Concedente, ainda que identificados posteriormente, mediante comunicação tempestiva, comprovação técnica e fiscalização da ANTAQ. Propõe-se as seguintes alterações na Minuta Contratual: 12.2. Os Passivos Ambientais não conhecidos existentes até a Data de Assunção e não ocasionados pela Arrendatária serão de responsabilidade do Poder Concedentes, ainda que identificados após o prazo previsto na Cláusula 12.3, desde que a Arrendatária demonstre, por elementos técnicos idôneos, sua preexistência e a impossibilidade de sua identificação mediante a avaliação preliminar e a investigação confirmatória diligentemente realizadas naquele prazo, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental competente. (...) 12.3.3 Serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato os custos com recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento dos Passivos Ambientais indicados no laudo apresentado pela Arrendatária e exigidos pelo órgão ambiental competente, bem como os custos referentes aos Passivos ambientais enquadrados na parte final da Cláusula 12.2 e posteriormente comunicados à ANTAQ, acompanhados de laudo técnico que demonstre sua preexistência, extensão e relação com

			atividades anteriores à Data de Assunção. (...) 12.3.8. A não entrega à ANTAQ do laudo ambiental técnico implicará presunção relativa de inexistência de Passivo Ambiental não conhecido, ressalvados os passivos comprovadamente preexistentes cuja identificação não fosse tecnicamente possível sem escavações, demolições, remoção de pavimentos, intervenção em estruturas ou outras atividades executadas posteriormente. Os Passivos Ambientais não identificados no laudo ambiental técnico a que se refere a Cláusula 12.3 somente serão de responsabilidade da Arrendatária quando não atendidos os requisitos previstos na Cláusula 12.2. (...) 13.2.2 Custos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da Área do Arrendamento, desde que não conhecido até a Data de Assunção, não ocasionado pela Arrendatária e identificado no laudo ambiental técnico mencionado na Cláusula 12 ou posteriormente comprovado na forma das Cláusulas 12.2 e 12.3.3.
361	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		O item 5.2.2 da Seção F registra que as áreas de competência da SPI estão regularizadas, com as LAO 1386/2025 e LAO 3974/2022; a área da JBS, antiga APM Terminals, detém a LAO 5428/2021, "vencida desde setembro de 2025, porém, tendo em vista que a operação do terminal não foi interrompida, entende-se que a atividade se encontra regularizada". O estudo afirma que as três licenças "serão transferidas para o futuro concessionário e, assim, o empreendedor terá tempo hábil para regularizar a situação ambiental das novas instalações", e conclui com a ressalva que é o cerne do problema: "para isso, é importante que a SPI e a JBS mantenham as licenças válidas até a transferência do processo de licenciamento". Vale dizer: a regularidade ambiental na Data de Assunção depende, por premissa expressa do Estudo, da diligência de dois terceiros — a Autoridade Portuária e uma operadora que estará deixando o ativo —, sobre os quais a Arrendatária não tem poder de direção, exigência ou substituição. E a licença mais relevante, relativa ao núcleo do terminal arrendado, está vencida há mais de um ano. A conclusão de que a atividade "se encontra regularizada" por não ter sido interrompida a operação não se sustenta juridicamente. A continuidade material da operação não convalida licença expirada nem afasta a exigência de renovação; a licença é ato administrativo com prazo determinado, e sua eficácia se prorroga apenas nas hipóteses previstas na legislação de regência, mediante requerimento tempestivo de renovação, circunstância que o Estudo não demonstra ter ocorrido. Trata-se de pendência de regularidade preexistente, gerada sob a operação de terceiros, e não de risco do empreendimento futuro. O desalinhamento com a alocação contratual de riscos é evidente. A Cláusula 12.7 atribui à Arrendatária a obtenção e a manutenção das licenças ambientais, e a Cláusula 13.1.20 aloca-lhe o risco de atraso na obtenção de licenças quando não houver prazo máximo legal ou regulamentar para emissão — precisamente a hipótese da renovação perante o órgão federal, a que se soma a migração de competência do órgão estadual para o IBAMA (item 5.1). A Arrendatária assume, assim, o risco de regularizar situação que não criou, perante órgão que ainda não se manifestou sobre o empreendimento, dependendo de terceiro manter válido ato expirado. O requerimento de renovação é, ademais, oportunidade para o órgão impor condicionantes novas, cujo custo e prazo recairão integralmente sobre a Arrendatária. A afirmação de que "a transferência de titularidade é um procedimento administrativo para o qual não há previsão de custo adicional" é expectativa, não constatação: a alteração de titularidade, com migração de competência federativa, usualmente implica exigências complementares e atualização de estudos. Solicita-se: (i) que o Edital e o Contrato condicionem a Data de Assunção à comprovação de regularidade das licenças de operação incidentes sobre a Área do Arrendamento, cabendo ao Poder Concedente, à Autoridade Portuária ou à atual ocupante renovar a LAO 5428/2021 e manter as demais antes da transferência; (ii) a exclusão da responsabilidade da

			Arrendatária por infrações, penalidades, condicionantes pendentes e passivos anteriores à Data de Assunção, tratando-se tais pendências como passivo ambiental conhecido, de responsabilidade do Poder Concedente; (iii) a inclusão, no rol da Cláusula 13.2, do risco de indeferimento, atraso ou condicionantes na renovação e na transferência de titularidade das licenças existentes, e de exigências decorrentes da migração de competência para o órgão federal, com suspensão dos cronogramas de investimento e da exigibilidade da Movimentação Mínima Exigida enquanto perdurar a pendência; e (iv) a supressão, da Cláusula 13.1.20, da hipótese de atraso em licenciamento relativo a instalações preexistentes, mantendo-se o risco da Arrendatária apenas quanto às licenças das novas instalações por ela implantadas.
362	Minuta de Contrato	12	A Minuta Contratual prevê a disponibilização faseada da Área do Arrendamento, mas estabelece prazo único de 365 dias, contado da Data da Assunção, para identificação e apresentação de laudo sobre Passivos Ambientais não conhecidos. Como parcelas relevantes da área somente serão disponibilizadas em fases posteriores, o prazo poderá expirar antes que a Arrendatária tenha acesso físico e condições técnicas para investigá-las. A combinação das Subcláusulas 12.3.8 e 12.4 poderá, assim, transferir à Arrendatária passivos preexistentes de áreas indisponíveis durante o prazo inicial, contrariando a matriz de riscos da Subcláusula 13.2.2. Solicita-se alterar a Cláusula 12 para prever prazo autônomo de 365 dias para cada parcela incorporada, contado da respectiva disponibilização material formalizada, restringir os efeitos do laudo e da presunção à área efetivamente disponibilizada. Propõe-se a alteração das seguintes cláusulas do Contrato: 12.2 Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contados da Data de Assunção, quanto à área prevista na Subcláusula 2.1.2, ou da data de disponibilização material de cada parcela posteriormente incorporada à Área do Arrendamento, quanto às áreas previstas nas Subcláusulas 2.1.3 e 2.1.4, serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental. 12.3 Em relação a cada parcela da Área do Arrendamento, no prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contado do respectivo marco indicado na Subcláusula 12.2, a Arrendatária poderá contratar consultoria ambiental independente e apresentar laudo ambiental técnico à ANTAQ, com indicação de eventuais Passivos Ambientais não conhecidos existentes até a Data da Assunção ou, conforme o caso, até a data de disponibilização efetiva da parcela posteriormente incorporada. 12.3.1 Os custos de recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento referentes aos Passivos Ambientais não conhecidos existentes até o respectivo marco indicado na Subcláusula 12.2 caberão ao Poder Concedente, mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos da Cláusula 14. 12.3.8 A não entrega à ANTAQ do laudo ambiental técnico no prazo aplicável implicará presunção de inexistência de Passivo Ambiental não conhecido exclusivamente quanto à parcela da Área do Arrendamento a que o respectivo prazo e laudo se referirem. 12.4 Os Passivos Ambientais conhecidos, aqueles não identificados no laudo ambiental técnico aplicável a cada parcela da Área do Arrendamento e aqueles comprovadamente ocasionados pela Arrendatária após a Data da Assunção ou após a disponibilização efetiva da respectiva parcela serão de responsabilidade da Arrendatária.
363	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Solicita-se a substituição da base de projeção do Item 5.2, hoje fundamentada no Plano Diretor de 2018 (Tabela 6, p. 14), instrumento anterior à pandemia. A série deve ser estendida até o encerramento de 2025 e incorporar os volumes efetivamente movimentados pela JBS e o acumulado de 2026 (da ordem de 600 mil TEU), reformulando-se a curva de ramp-up inicial. Solicita-se, ainda, a redução do CAGR de 12% adotado, incompatível com o crescimento histórico máximo do complexo (próximo a 6% ao ano), ou sua fundamentação

			mediante abertura dos respectivos drivers, com inclusão de cenário conservador aderente à série histórica como base do dimensionamento da MME e do valor mínimo de arrendamento.
364	Minuta de Edital	7.8	Recomenda-se a revisão da regra para prever que serão consideradas premissas vinculantes as informações relacionadas às licenças ambientais existentes e informadas no EVTEA como integrante da viabilidade do projeto, bem como às demais licenças, autorizações, permissões e alvarás necessários à operação objeto do Arrendamento. O principal objetivo da regra de caráter referencial é, tanto quanto possível, permitir aos licitantes que avaliem amplamente todas as condições pertinentes ao projeto, incorporando às suas propostas a eficiência que estimam alcançar na execução contratual. Embora se saiba que os estudos de viabilidade são, por natureza, referenciais, a sua elaboração e produção tem a finalidade de definir as obrigações assumidas pelos arrendatários, incluindo os investimentos e os níveis de serviço. Dessa forma, as informações objetivas dos estudos, tal como a existência e validade de licenças que viabilizam e operação existente e deflagrar a licitação, são premissas da decisão do gestor público em promover o certame e, portanto, vinculam para fins de execução do contrato. Do contrário, seria supor que os elementos objetivos em que o gestor se baseou para publicar o edital não podem ser tomados como válidos e aptos a deflagrar a licitação. Sugere-se a seguinte redação: “7.8. Com exceção das informações relativas às licenças ambientais e às demais licenças, permissões, autorizações e alvarás necessários à implantação e à operação do Arrendamento, que constituirão premissas vinculantes quanto à sua existência, validade, conteúdo e condicionantes na data de sua disponibilização, as demais informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e documentos ou dados disponibilizados no sítio eletrônico da ANTAQ foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação do Leilão, não possuindo caráter vinculativo que responsabilize a ANTAQ e/ou o Poder Concedente perante as Proponentes e/ou a futura Arrendatária.”
365	Minuta de Contrato	Cl. 12.7	O item 5.2 conclui que "não será necessária à [sic] supressão de vegetação, não havendo, portanto, necessidade de elaboração de inventário florestal para obtenção de ASV". Dois itens adiante, porém, registra-se que a visita técnica identificou "no interior da poligonal do ITJ01, três indivíduos da espécie Ficus sp." — figueiras declaradas imunes ao corte pelo Decreto Municipal nº 10.323/2014, cuja intervenção — "incluindo poda, transplante ou supressão" — depende de autorização da Fundação do Meio Ambiente de Itajaí, instruída, na forma do art. 4º, por laudo de dois técnicos restrito a quatro hipóteses (morte, secamento, senilidade avançada ou risco iminente à vida humana), fora das quais não há via legal de remoção. O item 5.5 acrescenta que, na poligonal de desapropriação, "foram identificados elementos arbóreos distribuídos em diferentes pontos do terreno", e descreve o regime da IN nº 127/2024 do Instituto Itajaí Sustentável, que impõe compensação florestal para espécies nativas de Mata Atlântica mediante plantio ou doação de mudas, com tutoramento e monitoramento. As duas constatações não se conciliam com a conclusão do item 5.2. Ou o arranjo contorna integralmente os três indivíduos imunes e os demais elementos arbóreos — hipótese que precisaria estar declarada no layout conceitual do Anexo C-1, com a localização de cada indivíduo em relação às intervenções dos Anos 3, 6 e 9, o que não ocorre — ou haverá intervenção, e serão necessários inventário florestal e ASV, exatamente o que o item 5.2 dispensa. O estudo não fecha essa alternativa. O pátio prevê 5.274 posições demarcadas cobrindo a área, além de vigas de rolamento de transtêiner, prédio administrativo e gates — três indivíduos intocáveis na poligonal são restrição física concreta ao arranjo. Não foi realizado inventário: não se sabe quantos indivíduos existem, quais espécies, quantos são nativos, nem se algum se situa

			em Área de Preservação Permanente — o item 5.5 descreve a norma em lugar de aplicá-la, concluindo que o tratamento "segue as diretrizes municipais" — assertiva normativa, não constatação técnica. O reflexo econômico está na precificação. O capítulo 13 declara que os custos de licenciamento compreendem estudos ambientais, "taxas de análise e licenciamento, compensações ambientais". Nas tabelas, contudo, constam apenas taxas de licenças, os estudos (EAS de R$ 1.295.366,03, EIV de R$ 370.035,24, PBA de R$ 585.416,52 e R$ 392.844,71), programas ambientais de R$ 467.758,07 na implantação e R$ 381.321,10 anuais na operação, planos emergenciais de R$ 257.744,88 e auditorias. Não há linha correspondente à compensação ambiental do art. 36 da Lei nº 9.985/2000, à compensação florestal da IN nº 127/2024, ao inventário florestal, à ASV ou à intervenção nos indivíduos protegidos. No teto do Decreto nº 6.848/2009, a compensação ambiental sobre investimento de R$ 2.665.811 mil alcança cerca de R$ 13,3 milhões, ausentes do fluxo de caixa. Acresce a fragilidade dos programas: o valor de R$ 58.469,76 repete-se de forma idêntica em oito programas de escopos inteiramente distintos — resíduos da construção civil, resíduos sólidos e efluentes, emissões atmosféricas, pressão sonora, manutenção de veículos, sistema viário, plano ambiental de construção e qualificação de mão de obra —, totalizando R$ 467.758,07 para três anos de obras num empreendimento de R$ 2,67 bilhões. Requer-se: (i) o saneamento da contradição entre os itens 5.2, 5.4 e 5.5; (ii) a inclusão dos custos de inventário florestal, ASV, compensação florestal (IN nº 127/2024) e compensação ambiental (Decreto nº 6.848/2009), além da revisão dos custos dos programas ambientais, hoje estimados por valor unitário uniforme; e (iii) a inclusão, no rol da Cláusula 13.2, do risco de exigências relativas a supressão de vegetação, intervenção em espécimes protegidos e compensações não previstas no EVTEA, com recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.
366	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Solicita-se o recálculo da MME do Item 7, substituindo-se o Value at Risk aplicado sobre cinco observações (2010, 2015, 2018, 2021 e 2024) pela série anual completa e contínua de 2010 a 2025, sem supressão de anos intermediários, explicitando-se no texto a metodologia, o nível de confiança e a série utilizada, com incorporação de teste de sensibilidade do resultado. Estimador construído sobre cinco pontos carece de robustez estatística para fundamentar obrigação contratual sancionável que condiciona a rentabilidade da arrendatária.
367	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Solicita-se a alteração do Item 8 para que a MME de carga geral deixe de ser fixada em 100% da demanda projetada (62.998 t) com fator de redução de 0%, aplicando-se fator de redução não inferior aos 9,80% adotados para os contêineres na Cláusula 7.1.6.1. Tratando-se de carga secundária, a exigência de 100% transfere integralmente à arrendatária o risco de demanda de segmento de baixa materialidade, em contradição com a matriz de riscos do EVTEA, e expõe a arrendatária ao pagamento de R$ 19,35 por tonelada previsto na Cláusula 9.2.3.1 sem qualquer faixa de tolerância, agravado pelo fato de que, nos seis primeiros anos, o cais permanece compartilhado justamente com a carga geral e o tráfego de passageiros. A alteração deve ser refletida no EVTEA, no contrato de arrendamento e no anexo de desempenho.
368	Minuta de Edital	27.2.2002	Embora a minuta atual parcele em quatro momentos os valores específicos tratados na Subcláusula 9.2.5 do Contrato, o item 27.2.2 do Edital continua exigindo o pagamento integral do Valor da Outorga como obrigação prévia à celebração do Contrato. Recomenda-se que também o Valor da Outorga seja pago em 25% (vinte e cinco por cento) como obrigação prévia e os 75% (setenta e cinco por cento) restantes em cinco parcelas anuais de 15% (quinze por cento). O faseamento reduz a necessidade e o comprometimento de capital na fase inicial do projeto quando ainda não há geração de caixa, amplia a competitividade e a atratividade do certame e

			compatibiliza o pagamento com a geração de caixa do projeto, sem reduzir o valor nominal devido ao Poder Público.
369	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Solicita-se a reformulação da receita unitária por TEU do Item 6.1, hoje obtida por média simples de oito terminais com demonstrações financeiras de 2015 a 2024, mediante: (i) a inclusão da receita média por TEU efetivamente praticada pela JBS na área ITJ01, referência mais representativa do terminal a ser arrendado; (ii) a substituição da média simples por média ponderada pelo volume, com atualização monetária à data-base do EVTEA; e (iii) a restrição da amostra aos três últimos exercícios encerrados. O parâmetro é determinante para o valor mínimo de arrendamento e para a TIR do projeto.
370	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Solicita-se a refeitura do preço de referência da carga geral do Item 6.2, hoje construído sobre as tabelas tarifárias de sete terminais, com a inclusão das tarifas efetivamente praticadas pela JBS na área ITJ01 e pela Portonave, que constituem os referenciais competitivos diretos da futura arrendatária, e a substituição da média simples por média ponderada pelo volume, com divulgação da dispersão da amostra. A amplitude tarifária observada, próxima a R$ 600 por TEU, invalida a média simples como estimador de receita. Solicita-se, igualmente, análise de sensibilidade do valor mínimo de arrendamento frente aos cenários de tarifa mínima e máxima.
371	Minuta de Contrato	7.1.1; 13.1; 16.5	ALTERAÇÕES PROPOSTAS 1. Item 7.1.1 – Obrigações da Arrendatária Incluir novo inciso: Adotar medidas destinadas à mitigação dos impactos sociais e econômicos sobre os trabalhadores portuários avulsos vinculados ao OGMO/Itajaí em caso de paralisação ou redução substancial das Atividades por fato imputável à Arrendatária, assegurando mecanismo de proteção das oportunidades de trabalho e da renda dos trabalhadores afetados. 2. Item 13.1 – Alocação de Riscos Incluir novo subitem: Constituem risco da Arrendatária os impactos econômicos decorrentes de paralisação, redução substancial ou descontinuidade das Atividades por fato a ela imputável, inclusive os custos decorrentes dos mecanismos de proteção das oportunidades de trabalho e da renda dos trabalhadores portuários avulsos previstos neste Contrato. 3. Item 16.5 – Seguros Incluir novo subitem: A Arrendatária deverá manter mecanismo securitário, garantia financeira ou instrumento equivalente destinado a assegurar o cumprimento das obrigações de proteção econômica dos trabalhadores portuários avulsos previstas neste Contrato nas hipóteses de paralisação ou redução substancial das Atividades por fato a ela imputável. JUSTIFICATIVA A continuidade da operação portuária está diretamente relacionada à manutenção das oportunidades de trabalho e da renda dos TPAs. A experiência recente do Porto de Itajaí demonstrou que períodos de descontinuidade operacional produzem impacto econômico imediato sobre esses trabalhadores, que dependem da efetiva movimentação de cargas para obtenção de renda. A própria minuta atribui à Arrendatária a obrigação de manter a continuidade das Atividades e estabelece que os riscos por ela assumidos devem ser considerados na formulação de sua proposta. Prevê, ainda, seguro operacional com cobertura de lucros cessantes e despesas fixas necessárias à continuidade das Atividades. Dessa forma, mostra-se adequado que eventual paralisação ou redução substancial das operações decorrente de fato imputável à Arrendatária não transfira integralmente seus efeitos econômicos aos trabalhadores portuários avulsos. Propõe-se, portanto, que o Contrato estabeleça obrigação específica de proteção das oportunidades de trabalho e da renda dos TPAs, atribua expressamente esse risco à Arrendatária e exija mecanismo financeiro ou securitário que assegure o efetivo cumprimento da obrigação. A medida confere maior segurança social à exploração do Arrendamento sem transferir à Arrendatária riscos decorrentes de fatos que não lhe sejam imputáveis.

372	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		Solicita-se a divulgação, como anexo do edital em relação à entrega das propostas, de: (i) os laudos de avaliação integrais dos ativos da APM Terminals e da JBS, com metodologia, data-base e critérios de depreciação; (ii) o inventário individualizado dos bens reversíveis, com estado de conservação e vida útil remanescente; e (iii) o valor do ressarcimento imputável à futura arrendatária, desagregado por item. Solicita-se, ainda, que seja franqueada visita técnica e inspeção física a todos os interessados em igualdade de condições, com registro em ata, a fim de neutralizar a assimetria informacional decorrente da condição da JBS/Seara como operadora transitória e potencial licitante.
373	Estudo ITJ01 - Seção D - Operacional		O estudo informa que entre 70% e 80% das áreas de ampliação estariam negociadas ou adquiridas pela SPI, sem precisar a situação dominial por etapa nem tratar o insucesso das aquisições remanescentes. O pátio de contêineres atual dispõe de 184.264 m², frente aos 400.000 m² do terminal concorrente de Navegantes, de modo que todo o projeto depende da ampliação da retroárea para 295.315 m², 60% acima da área atual, mediante a incorporação das Etapas D (8.634,15 m²), E (12.219,63 m²) e F (24.555,74 m²) e da gleba Valeport (14.557,37 m²), com desembolso total de R$ 258.127.963,88. Estando o porto encravado em malha urbana consolidada e sem alternativa de expansão, a não obtenção das frações pendentes compromete a capacidade de 1.590.000 TEU da Seção B e, por derivação, a demanda, a MME e o equilíbrio contratual. Observa-se, ainda, assimetria na alocação do risco: a Cláusula 7.1.2.1 fixa referência de R$ 185.925.541 para as desapropriações resolvidas pela via judicial das Etapas D, E e F, com repartição de 80/20 dos excessos e das economias, enquanto a Valeport, hoje arrendada à SPI, sem acesso próprio à via pública e qualificada como imprescindível pelo próprio estudo de engenharia, constitui aquisição de particular sem qualquer mecanismo de repartição de risco com o Poder Concedente. Solicita-se: (i) divulgar, como anexo do edital, a situação dominial individualizada de cada etapa e da gleba Valeport, discriminando áreas adquiridas, em negociação e pendentes, com matrículas e cronograma de fechamento; (ii) estender expressamente à Valeport o mecanismo de repartição de risco da Cláusula 7.1.2.1, ou estabelecer instrumento equivalente que aloque ao Poder Concedente o risco de sobrecusto e de indisponibilidade da referida gleba, definindo o responsável e o instrumento jurídico aplicável às frações não negociadas amigavelmente, isto é, a desapropriação com imissão provisória na posse; e (iii) incorporar cláusula de contingência que, diante de indisponibilidade total ou parcial das áreas, suspenda as obrigações de investimento e de MME da fase afetada e habilite o reequilíbrio, sem penalidades à arrendatária, considerando que as indenizações e desapropriações de R$ 768,4 milhões são desembolsadas em quatro parcelas de R$ 192.094.430,53 nos termos da Cláusula 9.2.5, independentemente do efetivo fechamento das aquisições.
374	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		O estudo reconhece a vulnerabilidade de Itajaí a eventos extremos, citando as enchentes de 2008, com 85% da cidade submersa, três berços de atracação danificados e 10 dias de interrupção das operações, e classifica o risco de tempestades como catastrófico (Grau 5). Não obstante, o CAPEX previsto orienta-se unicamente à expansão de capacidade. Solicita-se: (i) incorporar ao CAPEX de engenharia faseado rubrica específica e orçada de resiliência climática, compreendendo macrodrenagem e bombeamento, proteção de subestações, elevação de cotas das áreas críticas de armazenagem e proteção dos berços de atracação; (ii) refletir tal rubrica na modelagem econômico-financeira e no valor mínimo de arrendamento, de modo que não constitua custo não remunerado da arrendatária; e (iii) na sua falta, alocar expressamente na matriz de riscos o risco de eventos climáticos extremos ao poder concedente, com suspensão

			das obrigações de desempenho e de MME durante as interrupções e direito ao reequilíbrio econômico-financeiro.
375	Minuta de Contrato	Cl. 12.7 e 13.1.20	O item 5.2.1 da Seção F afirma que a Licença Prévia de todo o terminal, por "tratar-se de área já impactada e o empreendimento encontrar-se em operação", demandará apenas Estudo Ambiental Simplificado – EAS perante o órgão federal, observadas as diretrizes dos Termos de Referência elaborados ou aprovados pelo IBAMA. Sobre essa premissa foi construída toda a precificação ambiental: EAS de R$ 1.295.366,03, EIV de R$ 370.035,24 e PBA de R$ 585.416,52 e R$ 392.844,71. O próprio capítulo 13.2 reconhece a incerteza, ao registrar que o custo dos estudos "varia de acordo com a complexidade do empreendimento, podendo demandar (...) EIA/RIMA, ou processos mais simplificados". Admite-se, portanto, que o instrumento exigível pode ser o EIA/RIMA, orça-se apenas o cenário simplificado e transfere-se ao arrendatário, sem contrapartida, a diferença. A premissa é frágil por três razões. A primeira é interna: o mesmo item classifica o empreendimento com Potencial Poluidor Alto e como de grande porte, base de cálculo das taxas do capítulo 13.1, adotando instrumento próprio de impacto não significativo. A segunda é de competência: quem define o estudo exigível é o órgão licenciador, por Termo de Referência, como o texto admite ao remeter aos TR do IBAMA — aposta-se em ato discricionário ainda não praticado e sem precedente: pelo item 5.1, a competência migra do órgão estadual para o IBAMA por superar o terminal o limite de 450.000 TEU do Decreto nº 8.437/2015, e o órgão federal nunca se manifestou sobre ele. A terceira é substantiva: o objeto não é a continuidade da operação, mas a ampliação de 620 mil para 1.550 mil TEU (150%), com incorporação dos berços 3 e 4, dragagem, demolições, novo pátio sobre vigas de rolamento e adequação para navios de 400 metros. O argumento de "área já impactada e em operação" afasta a exigência automática do art. 2º da Resolução CONAMA nº 001/1986, mas não a competência do órgão federal para reputar significativo o impacto na forma do art. 3º da Resolução CONAMA nº 237/1997. Caso o IBAMA exija EIA/RIMA, três efeitos se produzem. O custo: um EIA/RIMA desse porte exige campanhas primárias de dados físicos e bióticos por, no mínimo, um ciclo hidrológico completo, além de relatório e audiências, em patamar múltiplo do R$ 1,295 milhão orçado — valor referenciado na tabela do DNIT. O prazo: TR, campanhas, audiências e análise consomem usualmente de 24 a 36 meses, contra prazos contados da Data de Assunção, com a Fase 1 vencendo ao final do Ano 3 e a Cláusula 13.1.20 atribuindo à Arrendatária o risco de atraso quando não houver prazo máximo legal para emissão — exatamente esta hipótese. E a compensação ambiental: o item 5.3 consigna que a compensação do art. 36 da Lei nº 9.985/2000 pressupõe significativo impacto apurado em EIA/RIMA; a adoção do EAS elimina, assim, os cerca de R$ 13,3 milhões do teto de 0,5% do Decreto nº 6.848/2009. A cadeia é frágil em cada elo: EAS, logo sem EIA/RIMA, logo sem significativo impacto, logo sem compensação, logo nada no fluxo de caixa. Solicita-se: (i) a fundamentação técnica do afastamento do EIA/RIMA, demonstrando a compatibilidade entre o enquadramento de Potencial Poluidor Alto e a adoção de estudo simplificado, e consulta formal ao IBAMA quanto ao instrumento exigível antes do edital definitivo; (ii) cenário de custo e prazo que incorpore a exigência de EIA/RIMA e a compensação ambiental de até 0,5% do investimento, com inclusão no fluxo de caixa da Seção E; (iii) a inclusão, no rol da Cláusula 13.2, de hipótese expressa de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso o órgão licenciador exija estudo mais complexo que o previsto no EVTEA ou imponha compensações e condicionantes nele não contempladas; e (iv) a suspensão automática dos prazos de investimento da Cláusula 7.1.6.3 e da exigibilidade da Movimentação Mínima Exigida da Cláusula 7.1.6.1 enquanto pendente a emissão das licenças prévia e de instalação, sem incidência das penalidades da Cláusula 18.

376	Minuta de Contrato	4.2	A subcláusula 4.2.1 não fixa parâmetro mínimo para o prazo de reapresentação do PBI, permitindo a imposição de prazo incompatível com a extensão ou a complexidade das complementações exigidas. Recomenda-se estabelecer prazo não inferior a 20 (vinte) dias, admitida ampliação motivada conforme a natureza das adequações. A previsão confere objetividade e previsibilidade ao procedimento, sem limitar a competência do Poder Concedente para verificar o atendimento aos requisitos contratuais. Sugere-se a seguinte redação: “4.2.1. O Poder Concedente comunicará à Arrendatária, de forma motivada e com indicação precisa dos requisitos do Contrato e dos Anexos não atendidos, a necessidade de complementação ou modificação e estabelecerá prazo para apresentação do novo PBI, o qual não poderá ser inferior a 20 (vinte) dias, admitida sua ampliação em razão da complexidade das adequações solicitadas.”
377	Minuta de Contrato	Item 27.2.10	O Plano de Transferência Operacional do Apêndice 4 da Minuta de Edital cumpre função legítima: assegurar que a passagem da operação ocorra sem interrupção das atividades, preservando a segurança operacional e o atendimento aos usuários. Não se questiona o instrumento, ao qual a futura Arrendatária tem todo interesse em dar cumprimento integral. Submete-se ao Poder Concedente a desproporção entre a rigidez dos prazos e das consequências e o controle que a Arrendatária efetivamente detém sobre as condições de execução. A execução do PTO depende, em seus elementos essenciais, de terceiro sobre o qual a Arrendatária não exerce qualquer poder de direção. Pelo item 4.3, até a transferência a arrendatária anterior permanece responsável pela guarda e manutenção dos bens, pela continuidade das atividades e pelos empregados a elas alocados, que seguem como seus contratados. O item 5.2 depende de que ela permita o acesso dos profissionais designados às instalações para treinamento; o item 4.1.2 exige avaliar os funcionários atuais e seu interesse em integrar o novo empreendimento; o item 4.4 impõe à Arrendatária notificar todos os contratados relevantes da arrendatária anterior. Vale dizer: o cumprimento do plano pressupõe cooperação diligente de um agente privado que está deixando o ativo, cuja recusa, morosidade ou desorganização a Arrendatária não pode suprir. Não obstante, o item 3.5 é peremptório ao dispor que o atraso na conclusão das Etapas 1 ou 2, "ainda que ocasione impactos no fluxo de caixa do empreendimento, não gerará direito a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual em favor da Arrendatária". A rigidez dos prazos agrava o problema. A Etapa 1 tem duração máxima de 45 dias da homologação e adjudicação, em que a Arrendatária deverá elaborar os Planos de Transição da Gestão do Terminal, de Transição dos Recursos Humanos e de Comunicação, o cronograma de implementação e um Plano de Gerenciamento de Riscos que, pelo item 4.1.1, deve conter minimamente oito planos — contingência, resposta à emergência, treinamento, gestão de procedimentos operacionais, análise de riscos operacionais e segurança operacional, manutenção, gerenciamento de mudanças e integridade das infraestruturas. Elaborar tal conjunto em 45 dias, sobre operação conhecida apenas por visita técnica e informações de terceiro, sem acesso pleno a procedimentos, contratos, históricos de manutenção e passivos da operação em curso, é exigência de cumprimento improvável — a diferença entre a operação apresentada em visita e a efetivamente entregue só se revela após a assunção. O Apêndice contém, ainda, remissões manifestamente inaplicáveis, indicativas de modelo de outro projeto: o item 4.1.1, "f", exemplifica normas obrigatórias com as "Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo", quando o terminal se situa em Santa Catarina, e o item 4.1.4 condiciona o cronograma a licenças "em especial as decorrentes da regulamentação da (...) ANP", órgão sem competência sobre terminal de contêineres e carga geral. Solicita-se: (i) a ampliação do prazo da Etapa 1 de 45 para, no mínimo, 90 dias, com suspensão da contagem enquanto não

			assegurado o acesso pleno às informações e instalações sob controle da arrendatária anterior; (ii) a supressão do item 3.5, ou sua alteração para ressalvar os atrasos decorrentes de ação, omissão ou falta de cooperação da arrendatária anterior, do Poder Concedente ou da Autoridade Portuária, hipóteses em que não incidirão penalidades e ficará assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro; (iii) o afastamento expresso de qualquer obrigação de absorção do quadro de empregados da arrendatária anterior e de responsabilidade por passivos trabalhistas a ele relativos, mantidas a avaliação e o plano de treinamento; e (iv) a correção das remissões à Capitania dos Portos de São Paulo e à regulamentação da ANP, substituindo-as pelas normas efetivamente aplicáveis ao terminal.
378	Minuta de Edital	4.1.2	INCLUSÃO DOS TPAs NO PLANO DE TRANSFERÊNCIA OPERACIONAL ALTERAÇÃO PROPOSTA Complementar o item 4.1.2 para incluir expressamente os trabalhadores portuários avulsos no planejamento da transferência operacional. REDAÇÃO SUGERIDA O Plano de Transição de Recursos Humanos deverá contemplar, além dos empregados envolvidos na operação, os trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados no OGMO/Itajaí, considerando as necessidades de disponibilidade de mão de obra, treinamento, qualificação, saúde e segurança e adaptação aos equipamentos, sistemas e tecnologias que serão utilizados pela nova Arrendatária. A Arrendatária deverá fornecer previamente ao OGMO e às entidades sindicais representativas dos trabalhadores portuários avulsos as informações operacionais necessárias à preparação e qualificação da mão de obra para o início das Atividades. JUSTIFICATIVA O Plano de Transferência Operacional tem por finalidade assegurar uma transição eficiente e a continuidade das operações. Entretanto, o Plano de Transição de Recursos Humanos faz referência aos funcionários envolvidos na operação sem contemplar expressamente os trabalhadores portuários avulsos. Os TPAs integram diretamente a execução das operações portuárias e eventual alteração de equipamentos, sistemas, procedimentos ou tecnologias pode exigir treinamento e qualificação prévios. A inclusão proposta permite que OGMO, sindicatos e trabalhadores conheçam antecipadamente as necessidades da nova operação e promovam a adequada preparação da mão de obra, reduzindo riscos de acidentes, atrasos ou descontinuidade operacional. A medida não cria nova obrigação de contratação, mas assegura que a mão de obra portuária seja efetivamente considerada no planejamento da transferência operacional.
379	Minuta de Contrato	13.2.10; 13.2.10.1; 13.2.10.2	Sugere-se substituir os subitens por dispositivo único: “Integralidade dos investimentos, pagamentos, custos, despesas, indenizações, custas, honorários e demais desembolsos decorrentes dos procedimentos, judiciais ou extrajudiciais, necessários a promover desapropriações, aquisições e desocupações na Área do Arrendamento, bem como toda a sua variação, sem qualquer participação ou ressarcimento por parte da Arrendatária.” A redação vigente limita o compartilhamento às ações judiciais, deixando a variação das aquisições extrajudiciais a descoberto, justamente aquelas cuja escolha compete à Autoridade Portuária. A nova redação aloca integralmente o risco à parte que detém o controle sobre o procedimento, elimina a duplicidade com a Subcláusula 13.1.26, que hoje descreve o mesmo evento em rol distinto e com percentuais espelhados, e afasta a exposição da Arrendatária a variação de base ilimitada. Contribuição interdependente da relativa à Subcláusula 13.1.26. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 22, §§ 1º e 2º, I; Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 3º, caput, e 10-A; CF/1988, art. 5º, XXIV.
380	Minuta de Contrato	Cláusula 7 (inclusão de subcláusula sobre	Sugere-se incluir: “Os juros compensatórios de que trata o art. 15-A do Decreto-Lei nº 3.365/1941, os juros moratórios, os honorários advocatícios sucumbenciais, as custas processuais e os honorários periciais decorrentes dos

		encargos processuais)	procedimentos de desapropriação são de responsabilidade exclusiva do Poder Concedente, não integrando o montante indicado na Subcláusula 7.1.2.1.” Na desapropriação judicial, esses encargos podem representar parcela expressiva da condenação: os juros compensatórios incidem em até 6% ao ano sobre a diferença entre a oferta e o valor fixado em sentença, contados da imissão na posse. Sua magnitude é função direta de decisões processuais que competem à Autoridade Portuária. A cláusula genérica “dentre outros desembolsos” da redação vigente é ampla o bastante para alcançá-los, e a explicitação evita controvérsia futura sobre matéria de valor relevante. Fundamento: Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 15, 15-A e 32; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 1º.
381	Minuta de Contrato	4.2.2	Entende-se que a subcláusula 4.2.2 prevê hipótese desarrazoada e desproporcional de extinção contratual antecipada. A extinção contratual somente seria cabível em caso de inadimplemento grave, substancial, irreversível e reiterado por parte da Concessionária, apto a colocar em risco a continuidade da prestação do serviço adequado. A redação proposta desconsidera pode haver vícios no PBI de menor magnitude, sanáveis, que não necessariamente ensejam a extinção da Concessão. Usualmente, as discussões que envolvem a aprovação do PBI são de natureza técnica, para a convergência das soluções entre a Arrendatária e o Poder Concedente. Ademais, a fase de aprovação do PBI acontece após a assinatura do contrato de arrendamento, quando obrigações de natureza financeira (outorga, indenizações, capital social) já foram adimplidas, o que amplia o custo de saída e, portanto, afasta qualquer motivação do privado em não obter a aprovação do PBI Nesse sentido, recomenda-se que a caducidade seja cabível somente após a oferta de nova oportunidade para a Concessionária apresentar suas correções. Sugere-se a seguinte redação: “4.2.2. Se, após ao menos três oportunidades de reapresentação, precedidas de comunicação motivada que identifique objetivamente as desconformidades e conceda prazo razoável para saneamento, o PBI permanecer materialmente inapto a viabilizar o atendimento aos requisitos essenciais do Contrato e dos Anexos, o Contrato poderá ser declarado extinto por culpa da Arrendatária, nos termos da alínea “a” da Subcláusula 24.4.1. e assegurados o contraditório e a ampla defesa.”
382	Minuta de Contrato	Cláusula 7 (inclusão de subcláusula sobre desapropriação indireta e turbação por terceiros)	Sugere-se incluir: “As pretensões de terceiros fundadas em apossamento administrativo, desapropriação indireta, posse ou domínio relativas a imóveis da Área do Arrendamento são de responsabilidade exclusiva do Poder Concedente, que assumirá a defesa e responderá por eventual condenação. A Arrendatária será cientificada e poderá intervir nos respectivos processos. A perda da posse por decisão judicial em favor de terceiro enseja recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e suspensão das obrigações correlatas.” A Arrendatária será imitida na posse de área que contém imóveis privados e realizará investimentos sobre ela. Adotada a via da desocupação sem prévia e justa indenização, tende a figurar no polo passivo de ações por desapropriação indireta e a ficar exposta a ordens de reintegração sobre área já edificada. A minuta é silente, e no regime da Subcláusula 13.4 o silêncio opera contra a Arrendatária. Fundamento: CF/1988, art. 5º, XXIV; Decreto-Lei nº 3.365/1941, art. 15-A, §§ 2º e 3º; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 1º.
383	Minuta de Edital	6.1	PARTICIPAÇÃO DO OGMO E DOS SINDICATOS NO COMITÊ DE TRANSIÇÃO ALTERAÇÃO PROPOSTA Complementar o item 6.1 para incluir expressamente o OGMO e as entidades sindicais representativas dos trabalhadores portuários avulsos no Comitê de Transição. REDAÇÃO SUGERIDA 6.1. Como parte do PTO, será criado um Comitê de Transição liderado pela Arrendatária e com a participação, minimamente, de representantes dos órgãos e entidades que atuam diretamente no porto, incluindo o Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO e as entidades sindicais representativas das

			categorias de trabalhadores portuários avulsos que atuam no Porto Organizado de Itajaí, com o objetivo de facilitar o entendimento sobre as especificidades da operação do terminal, iniciar diálogo com a comunidade portuária e incorporar ao processo de transição os requisitos necessários à adequada continuidade operacional. JUSTIFICATIVA Os trabalhadores portuários avulsos participam diretamente das operações realizadas no Porto Organizado de Itajaí e serão afetados pela transferência operacional para a nova Arrendatária. A participação do OGMO e das entidades sindicais no Comitê permitirá antecipar questões relacionadas à disponibilidade, dimensionamento, qualificação, treinamento e segurança da mão de obra, especialmente diante da implantação de novos equipamentos, tecnologias e procedimentos operacionais. A medida fortalece o diálogo entre a nova Arrendatária e a comunidade portuária, contribui para uma transição segura e reduz riscos de descontinuidade das operações, sem interferir nas competências dos demais integrantes do Comitê.
384	Minuta de Contrato	4.4	O Contrato de Concessão não apresenta sistemática de aprovação de projetos básicos e executivos. No entanto, a ANTAQ tem a prerrogativa de requisitar tais projetos a qualquer tempo. Essa cláusula gera insegurança e imprevisibilidade quanto ao risco de divergências a respeito do conteúdo dos projetos, o que pode ensejar a necessidade de refazimento destes. Para evitar decisões inesperadas que comprometam o cumprimento tempestivo do cronograma, sugere-se a estipulação de prazo para que tal requisição possa ser feita pela ANTAQ, e a melhor delimitação do que poderia ser decidido pela ANTAQ. Seguindo as melhores práticas aplicáveis ao tema, entende-se que a ANTAQ só poderia determinar divergências em caso de desrespeito às normas técnicas, sem a prerrogativa de discordar do mérito da solução concebida pela Arrendatária. Sugere-se incluir as seguintes subcláusulas: “4.4.2. A Administração do Porto e a ANTAQ manifestar-se-ão, no âmbito de suas competências, em até 30 (trinta) dias do recebimento da documentação completa, mediante decisão motivada e indicação objetiva de eventual desconformidade com o PBI, o Contrato, os Anexos, a legislação ou as normas técnicas aplicáveis. 4.4.3. As solicitações de correção não poderão versar sobre o mérito da solução de engenharia regularmente subscrita pelo responsável técnico, salvo quando demonstrada incompatibilidade com os parâmetros referidos na Subcláusula 4.4.2. 4.4.4. A ausência de manifestação no prazo não impedirá o prosseguimento das providências sob responsabilidade da Arrendatária, ressalvadas as aprovações legalmente indispensáveis, e eventual exigência superveniente que cause impacto relevante em custos ou prazos observará a matriz de riscos e o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.”
385	Minuta de Edital	Item 9.1: Regras gerais de participação e ampla competitividade. Itens 11.4 e 11.5: Regras de limitação para participação em Consórcios. Item 11.7: Competência e atuação do CADE no certame. Itens 12.1.1 a 12.1.8: Condições subjetivas e de idoneidade de participação. Item 12.1.9 (e subitem 12.1.9.1): Regra	alvaguarda Concorrencial Ex-Ante (Edital, Item 12.1.9): Inclusão de travas (vitória condicionada, leilão bifásico ou anuência do CADE) contra a participação isolada do incumbente (Portonave/MSC) para evitar monopólio e subutilização do ITJ01. Terminal de Cruzeiros (Contrato, Subcláusula 7.1.6.3): Qualificação para Terminal de Cruzeiros Integrado (Home Port/Hub) e antecipação dos estudos (Ano 1) e obras (Ano 4), aproveitando acervo técnico doado. Revisão do Mercado Relevante e Índice HHI: Exclusão dos portos do Paraná do mercado relevante geográfico e retificação do cálculo do HHI para reconhecer mercado altamente concentrado. Preservação de Empregos e Arrecadação Tributária (ISS/IBS): Criação de travas operacionais e de eficiência contra a subutilização do terminal público e o desvio fiscal de receitas para município vizinho (art. 11, V da LC 214/2025).

		anticoncentração aplicável exclusivamente a consórcios entre grupos verticalizados (requerendo ajuste para alcançar participação isolada de incumbente). Itens 19.2 e 19.2.1: Exigência de constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE) ou filial/sucursal. Item 27.2.8: Requisitos de habilitação e certidão de adimplência regulatória.	
386	Minuta de Contrato	13.1.16	Em linha com os demais itens da alocação de riscos contida na Cláusula 13, recomenda-se ressalvar que a responsabilidade deve decorrer de atos ou omissões imputáveis à Arrendatária. Sugere-se a seguinte redação: “13.1.16. Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da operação do Arrendamento, quando resultantes de ato ou omissão imputável à Arrendatária;”
387	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Sugere-se complementar o item 2.3.3 com levantamento dominial individualizado dos imóveis das Etapas D, E e F e da área da Valeport, contendo matrícula e cartório, proprietário registral, área registrada, confrontações, ocupação atual, existência de posseiros ou locatários e situação processual, e corrigir a afirmação de que a área da Valeport “está totalmente integrada à Área Pública do Porto de Itajaí”. O item descreve os terrenos apenas qualitativamente e remete os valores à Seção D, sem qualquer elemento dominial, embora registre que aquisições anteriores envolveram “a compra de várias residências e casas comerciais”, o que sinaliza pulverização de propriedade e multiplicação de ações. Quanto à Valeport, o próprio estudo esclarece, no item 1, tratar-se de área “privativa da Valeport”, com 14.557,37 m², “atualmente locada” à Autoridade Portuária: é propriedade privada objeto de locação, e não área pública. Fundamento: Lei nº 12.815/2013, art. 2º, XI; Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 23; Resolução Normativa ANTAQ nº 85/2022.
388	Minuta de Contrato	7.1.1	ALTERAÇÃO PROPOSTA Incluir novo inciso no item 7.1.1 estabelecendo obrigação de cooperação da Arrendatária na capacitação dos trabalhadores portuários avulsos diante da implantação de novos equipamentos, tecnologias e processos operacionais. REDAÇÃO SUGERIDA A Arrendatária deverá cooperar com o OGMO na identificação das necessidades de treinamento e qualificação dos trabalhadores portuários avulsos decorrentes da introdução de novos equipamentos, sistemas, processos automatizados ou tecnologias que alterem a forma de execução das operações portuárias no Arrendamento. Os treinamentos necessários à operação segura e eficiente dos equipamentos e tecnologias introduzidos pela Arrendatária deverão ser disponibilizados com antecedência compatível com sua entrada em operação. JUSTIFICATIVA A modernização das operações portuárias exige permanente atualização da mão de obra. A implantação de novos equipamentos, sistemas e processos pode modificar significativamente a forma de execução das atividades e exigir novas competências profissionais. A capacitação prévia dos TPAs permite que a modernização seja acompanhada da

			adequada preparação dos trabalhadores, contribuindo para a segurança, eficiência e continuidade das operações. A medida também reduz o risco de que a ausência de qualificação específica seja posteriormente utilizada como impedimento à utilização da mão de obra portuária local.
389	Minuta de Contrato	16.4.2; 16.5.2	ALTERAÇÃO PROPOSTA Incluir expressamente os trabalhadores portuários avulsos entre as pessoas abrangidas pelas coberturas de responsabilidade civil relacionadas às obras e às Atividades do Arrendamento. REDAÇÃO SUGERIDA As coberturas de Responsabilidade Civil Geral deverão abranger, quando juridicamente cabível e compatível com a natureza da cobertura, os danos pessoais, materiais e morais causados aos trabalhadores portuários avulsos durante a execução das obras ou das operações realizadas no Arrendamento, sem prejuízo das demais responsabilidades e coberturas previstas em lei. JUSTIFICATIVA Os itens 16.4.2 e 16.5.2 contemplam administradores, empregados, funcionários, contratados e terceiros nas coberturas relacionadas às atividades da Arrendatária. Considerando que os TPAs atuam diretamente nas operações, embora não sejam empregados da Arrendatária, mostra-se adequado explicitar sua inclusão nas coberturas securitárias aplicáveis, evitando dúvidas interpretativas em caso de acidente ou dano ocorrido durante a operação.
390	Minuta de Contrato	15.4.2 e 15.4.3	A minuta passou a prever prazos para discordâncias quanto ao inventário entre os Termos de Aceitação Provisória e Definitiva, mas o período de 60 dias pode ser insuficiente para revelar vícios ocultos dos Bens do Arrendamento, e não há rito específico para reclamações posteriores que comprometam a segurança ou a eficiência das Atividades. Recomenda-se preservar a identificação em até 12 meses da Data de Assunção e disciplinar a instrução e a decisão da reclamação para que haja efeito prático quanto às eventuais divergências suscitadas, com participação da Administração do Porto e efeitos expressos sobre a matriz de riscos e o equilíbrio econômico-financeiro. Sugere-se incluir: “15.4.4. Sem prejuízo das discordâncias previstas nas Subcláusulas 15.4.2 e 15.4.3, a Arrendatária poderá comunicar à ANTAQ e ao Poder Concedente, em até 12 (doze) meses da Data de Assunção, vícios ocultos dos Bens do Arrendamento preexistentes à sua transferência que não fossem identificáveis mediante inspeção diligente.” “15.4.5. Recebida a comunicação acompanhada dos elementos técnicos disponíveis, a ANTAQ concederá 5 (cinco) dias úteis para manifestação da Administração do Porto e poderá solicitar esclarecimentos adicionais, caso necessário. 15.4.6 Salvo acordo entre as Partes quanto à solução dos vícios identificados pela Arrendatária, a Administração do Porto deverá requerer à ANTAQ a instauração de processo de acompanhamento que terá como objeto avaliar, periodicamente, os possíveis impactos à execução contratual e ao equilíbrio econômico-financeiro decorrentes dos vícios indicados pela Arrendatária, com fundamento nas competências atribuídas no Regimento Interno da ANTAQ, nos termos da Resolução ANTAQ n.º 116/2024 e alterações”
391	Minuta de Edital	12.1.9; 12.1.9.1; 12.1.9.2; III; III	Propõe-se a exclusão dos itens 12.1.9, 12.1.9.1. e 12.1.9.2 da Seção III do Capítulo III. Justificativa: O CADE, quando da análise da outorga do Porto de Itajaí (Processo 08700.001838/2023-30), pautado pela regra da razão, concluiu que, mesmo nos cenários mais conservadores de concentração do mercado relevante de Santa Catarina e Paranaguá, em que o vencedor pudesse deter até 100% de participação no complexo de Itajaí, a probabilidade de exercício desse poder de mercado ou de aumentos abusivos de preços é baixa. A razão está na própria arquitetura do arrendamento. A fixação de obrigações de movimentação mínima de contêineres, somada à existência de capacidade ociosa no terminal, obriga o operador a buscar volume constante de carga. Como as projeções de demanda para os anos seguintes exigem patamares superiores ao histórico recente de movimentação, qualquer tentativa de majorar

			tarifas seria contraproducente, já que ao afastar a demanda, o operador inviabilizaria o atingimento das metas contratuais e se exporia a penalidades. Da mesma forma, o CADE afastou o risco de condutas anticompetitivas decorrentes da entrada de armadores e grupos integrados na disputa. O órgão estabeleceu a tese geral de que não há racionalidade econômica para o fechamento de mercado. Para amortizar os volumosos investimentos exigidos no terminal, o arrendatário precisa, inevitavelmente, atrair e movimentar cargas de armadores concorrentes. Com base nessas salvaguardas contratuais e no incentivo à amortização do capital, a Superintendência-Geral do CADE concluiu pela ausência de riscos concorrenciais pós-leilão. Essa lógica foi aplicada inclusive nas hipóteses de vitória de grandes incumbentes ou grupos verticalizados, atestando que a dinâmica do setor neutraliza incentivos de fechamento tanto a montante quanto a jusante. Do ponto de vista econômico e da atratividade dos arrendamentos, o ponto mais crítico reside no potencial desestímulo ao investimento em terminais públicos decorrente da proibição de consórcios nessa modalidade. Tendo em vista que os armadores são os principais usuários dos terminais de contêineres, a sua participação na licitação, individualmente ou em consórcio, representa um importante fator de atratividade. Ao proibi-los de se consorciar com players regionais experientes, a licitação se torna menos interessante para esses atores, que tendem a direcionar seus investimentos para a construção ou expansão de TUPs, onde não existe tal restrição. Ademais, a integração vertical é uma tendência mundial e qualquer tentativa de limitá-la representaria um retrocesso regulatório e uma desconexão com as melhores práticas internacionais. O Brasil convive historicamente com o desafio de altos custos logísticos, e ineficiências, que necessitam de soluções. Nesse cenário, a integração vertical não representa um risco, mas parte da solução. Esses ganhos sistêmicos, que envolvem melhor planejamento de escalas, logística mais eficiente de contêineres vazios e investimentos massivos antecipados para atender navios cada vez maiores, são praticados mundialmente por grandes armadores e operadores como Cosco (presente em mais de 36 portos a nível mundial), MSC (mais de 70 terminais), Maersk (mais de 60 terminais via APM Terminals), CMA-CGM (mais de 45 terminais, expandindo via compra de participação de controle da Santos Brasil) e DP World (com a integração das operadoras de navegação de cabotagem Unifeeder e Feedertech). Fato é que na licitação da área ITJ01 foram feitos estudos concorrenciais que concluíram por não haver necessidade de re-seleção de players de qualquer natureza. Diante disso, nada justifica a manutenção de restrições prévias a consórcios nessa modalidade, já que: (i) a integração vertical é um caminho natural para a modernização do setor portuário brasileiro; e (ii) os estudos concorrenciais concluíram por não haver risco concorrencial advindo da participação irrestrita de todos os players.
392	Minuta de Edital	17.4	17.4. [manter a redação] 17.4.1. Os créditos indenizatórios de titularidade privada nos montantes indicados neste Edital serão atualizados até o efetivo pagamento ao titular, pelo índice e segundo a metodologia previstos no ato administrativo ou documento técnico que os reconheceu. Justificativa: A adoção de abril de 2025 como data-base geral do projeto não poderia modificar a data-base própria dos créditos preexistentes. Quanto aos créditos relacionados aos equipamentos e ao reequilíbrio contratual devidos à APM Terminals Itajaí S/A (antiga arrendatária), os Ofícios 595 e 599/2023/SNPTA-MPOR registram abril de 2022 e atualização pelo IPCA até o efetivo pagamento. A Lei 14.133/2021 exige que o instrumento contratual identifique preço, condições de pagamento, data-base, periodicidade de reajuste e critérios de atualização monetária (art. 92, V e VI), além de prever no edital as condições de pagamento (art. 25). A Resolução ANTAQ 85/2022 também confirma a relevância da data-base e do efetivo pagamento: o art. 10, §§ 1º a 4º, determina a fixação de data-base para a precificação e a incidência pro

			rata temporis dos encargos definidos no contrato ou pela ANTAQ até o pagamento. O Edital deve incluir os seguintes critérios para cada crédito: (i) o valor na data-base de origem; (ii) o índice e o período de atualização; (iii) o critério de atualização entre abril de 2025 e o efetivo pagamento; e (iv) o valor atualizado na data de publicação do Edital. A solução proposta evita perda inflacionária e permite maior clareza não só aos titulares dos créditos, mas também para que os licitantes precifiquem corretamente a obrigação. Por esses motivos, sugere-se a inclusão do item 17.4.1, com a redação ora proposta.
393	Minuta de Edital	9.2.5.1	Requer-se o esclarecimento e a reestruturação do item 9.2.5.1, que apresenta erro material de remissão e agrega, sob um único pagamento, rubricas de naturezas jurídicas distintas. Preliminarmente, aponta-se erro material na cláusula: a remissão é feita ao "item 9.2.9", inexistente na minuta do Contrato. Pelo conteúdo, a intenção foi remeter ao item 9.2.5, que disciplina o pagamento das parcelas de R$ 192.094.430,53. Requer-se a correção da remissão cruzada, pois a imprecisão em cláusula que veicula pagamento de tal magnitude compromete a segurança quanto ao alcance da obrigação. No mérito, a cláusula 9.2.5.1 evidencia que a obrigação de pagamento imposta ao futuro arrendatário agrega, em um só desembolso, quatro rubricas de naturezas jurídicas inteiramente diversas: (i) compensação pelo desequilíbrio do contrato do antigo arrendatário (APM Terminals): assunção de passivo de terceiro; (ii) ressarcimento à APS/SPA: assunção de passivo de terceiro/da autoridade portuária; (iii) ressarcimento de ativos existentes indenizáveis: indenização por bens que será utilizado pelo futuro arrendatário; (iv) desapropriação e expansão de áreas: investimento futuro em ampliação do terminal. Cada uma dessas rubricas possui regime jurídico próprio e enseja tratamento distinto: as duas primeiras são passivos alheios ao objeto do arrendamento; a terceira é contraprestação por bens reversíveis, sujeita a critério objetivo de avaliação e depreciação; e a quarta é investimento (CAPEX) que se projeta para o futuro. Consolidá-las em um único valor global e em um mesmo fluxo de parcelas impede a rastreabilidade dos custos, prejudica o julgamento objetivo e a formação isonômica das propostas, e inviabiliza a adequada gestão da equação econômico-financeira ao longo do contrato — inclusive para fins de eventual reequilíbrio, que exige a identificação precisa de cada componente e de seu fato gerador. Requer-se, portanto, a segregação das quatro rubricas no instrumento contratual, com a individualização de seus respectivos valores, fatos geradores e regimes jurídicos, de modo que cada uma receba tratamento próprio e que os licitantes possam precificar suas propostas com clareza quanto à natureza e à alocação de cada encargo.
394	Minuta de Edital	6; F	Questionamento do item 6. “Avaliação dos Potenciais Passivos Ambientais”, da Seção F - Ambiental no que diz respeito à compatibilização das informações apresentadas na avaliação de passivos ambientais. No referido item, identifica-se uma inconsistência técnica nas conclusões apresentadas sobre o diagnóstico do terminal. Inicialmente, o documento informa que tanto o Porto quanto a antiga arrendatária (APM Terminals) não possuem passivos ambientais declarados (p. 20 da Seção F). Contudo, na sequência, o estudo avalia os indícios de contaminação e conclui pela sua existência na área analisada, mas, paradoxalmente, a enquadra como “área excluída do cadastro” (p. 21 da Seção F). A constatação de que a área apresenta indícios de contaminação é incompatível com a classificação atribuída e com a declaração prévia de ausência de passivos, o que gera incerteza quanto ao real diagnóstico ambiental do terreno. O alinhamento acerca da existência de passivos ambientais são premissas indispensáveis para garantir a correta alocação de riscos entre o poder concedente e o futuro arrendatário, evitando insegurança jurídica e reflexos econômico-financeiros indevidos na modelagem do projeto. Diante disso, solicita-se: (i) a revisão e a harmonização das conclusões apresentadas

			no item 6 da Seção F; e (ii) a demonstração da compatibilidade entre os resultados da avaliação preliminar, a declaração de inexistência de passivos ambientais e a classificação ambiental atribuída à área objeto do arrendamento, fornecendo os subsídios necessários para a adequada matriz de alocação de riscos do empreendimento.
395	Minuta de Edital	7.11	7.11. [manter a redação] 7.11.1. A periodicidade anual prevista no item 7.11 não se aplica às obrigações de pagamento cujos créditos são de titularidade privada, que serão objeto de atualização monetária pro rata temporis desde a respectiva data-base até o efetivo crédito na conta do beneficiário. Justificativa: A Lei 14.133/2021 exige que o instrumento contratual identifique preço, condições de pagamento, data-base, periodicidade de reajuste e critérios de atualização monetária (art. 92, V e VI), além de prever no edital as condições de pagamento (art. 25). A Resolução ANTAQ 85/2022 também confirma a relevância da data-base e do efetivo pagamento: o art. 10, §§ 1º a 4º, determina a fixação de data-base para a precificação e a incidência pro rata temporis dos encargos definidos no contrato ou pela ANTAQ até o pagamento. Além disso, os critérios de atualização dos valores indenizatórios devidos à APM Terminals Itajaí, como ex-arrendatária, foram especificamente acordados entre a APM Terminals Itajaí S/A e o Poder Concedente no âmbito dos Ofícios 595 e 599/2023/SNPTA-MPOR. Tal acordo deve ser respeitado. Por isso, sugere-se a inclusão do item 7.11.1, com a redação proposta, para que haja clareza a respeito dos valores devidos à APM Terminals Itajaí S/A. A solução proposta evita perda inflacionária e permite que as licitantes precifiquem corretamente a obrigação.
396	Minuta de Edital	2.2.4; C	Questionamento quanto ao item 2.2.4 “Capacidade futura do sistema de acostagem” da Seção C - Engenharia, com relação à disponibilização dos berços e impactos sobre a exploração do arrendamento. No referido item, o estudo estabelece que, durante os primeiros seis anos de contrato, os quatro berços permanecerão sob gestão pública para resguardar o atendimento a navios de passageiros. Contudo, nesse mesmo período inicial, o arrendatário será responsável por aportar parcela expressiva dos investimentos previstos, incluindo obras no sistema de acostagem e aquisição de equipamentos operacionais de grande porte, alcançando a configuração operacional definitiva apenas ao término das fases de implantação. Essa dinâmica traz incertezas à exequibilidade e ao equilíbrio do projeto. Por um lado, a manutenção dos berços como infraestrutura pública é justificada pela demanda de cruzeiros marítimos, sem que tenham sido apresentados, na Seção B – Estudo de Mercado, estudos de demanda que fundamentem essa reserva de capacidade. Por outro lado, a modelagem econômico-financeira assume uma taxa de ocupação de 88% do tempo de berço para operações de contêineres já nas fases iniciais, premissa que se mostra conflitante com o uso compartilhado da infraestrutura. Diante disso, requer-se: (i) o esclarecimento de como a modelagem econômico-financeira incorporou os efeitos econômicos e operacionais decorrentes da utilização compartilhada dos berços durante os seis primeiros anos de contrato; (ii) a apresentação dos estudos de demanda para operações de navios de passageiros, detalhando os parâmetros da Seção B – Estudo de Mercado que fundamentaram a necessidade de manutenção dos berços sob regime público; e (iii) a demonstração dos mecanismos operacionais e contratuais previstos para assegurar a disponibilidade de 88% do tempo de berço para a movimentação de contêineres em um contexto de compartilhamento da infraestrutura.
397	Minuta de Contrato	7.1.6.1; 7.1.6.2	Parâmetros do Arrendamento – Movimentação Mínima Exigida (MME) de Carga Geral ALTERAÇÃO PROPOSTA Revisar a Movimentação Mínima Exigida – MME estabelecida para carga geral, considerando o histórico recente de movimentação efetivamente verificado no Porto de Itajaí. JUSTIFICATIVA A modelagem estabelece MME de carga geral

			de 62.998 toneladas, quantidade significativamente inferior à movimentação recente informada para o Porto de Itajaí. Conforme dados apresentados pelo OGMO/Itajaí, foram movimentadas 523.795 toneladas em 2024 e 479.449 toneladas em 2025. A preservação de níveis adequados de carga geral contribui para a diversificação das operações do terminal, melhor aproveitamento da infraestrutura pública e manutenção das oportunidades de trabalho das diferentes categorias portuárias. SUGESTÃO Propõe-se que a MME de carga geral seja recalculada considerando a média histórica recente da movimentação efetivamente realizada no Porto de Itajaí. Diante disso, sugere-se que a MME seja de 500.000 toneladas por ano.
398	Minuta de Edital	3; E; 5.	Questionamento quanto ao item 3 “Premissas Básicas do Modelo” da Seção E - Financeiro e do Item 5 “Anexo E-1”, com relação ao ressarcimento de ativos existentes. No item 3 do estudo, estipula-se o montante de R$ 140.385.997,30 para o ressarcimento dos ativos existentes. Contudo, o somatório dos equipamentos principais listados no Anexo E-1 perfaz R$ 214.387.658,00, gerando uma divergência não justificada de aproximadamente R$ 74 milhões. Adicionalmente, o Anexo E-1 contempla a previsão de indenização para quatro guindastes móveis (MHCs). Ocorre que um desses equipamentos foi atingido por um incêndio em abril de 2026, fato amplamente divulgado, o que suscita questionamentos sobre a validade de sua manutenção no rol de bens passíveis de ressarcimento. Paralelamente, constata-se uma divergência relevante no inventário físico-financeiro de infraestrutura entre as Seções E (Financeiro) e C (Engenharia). O Anexo C-2 discrimina 1.187 tomadas voltadas à operação portuária e 628 tomadas reefer (sendo 180 na área pública e 448 no RAC), contabilizando corretamente 1.815 unidades. Em contrapartida, o Anexo E-1 menciona expressamente apenas as 628 tomadas reefer, mas mantém o total de 1.815 unidades e o valor correspondente de R$ 64.248.097,00, evidenciando falta de alinhamento entre os cadernos Financeiro e Engenharia. Diante disso, solicita-se: (i) o detalhamento da metodologia utilizada para definir o valor global de ressarcimento de R$ 140,38 milhões, indicando expressamente quais ativos do Anexo E-1 foram considerados e se foram aplicados critérios de depreciação, valor residual, vida útil remanescente ou outros redutores para justificar a diferença de R$ 74 milhões; (ii) o esclarecimento quanto à situação do MHC atingido pelo sinistro de abril de 2026, informando se o equipamento permanece contemplado na relação de ativos indenizáveis ou se foi excluído da base de cálculo; e (iii) a conciliação e retificação das informações entre os Anexos E-1 e C-2 relativas à composição das tomadas operacionais e reefer, corrigindo a documentação para assegurar a correspondência entre o inventário e o valor atribuído a esse ativo.
399	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		se a revisão da proposição estabelecida na Seção C do EVTEA sobre a determinação de que a faixa de cais, dos berços 1 a 4, permaneçam como berços públicos do 1º ao 6º ano contratual. A previsão, considerada no estudo do EVTEA, Seção C, corresponde ao uso compartilhado dessas estruturas com outras operações portuárias (carga geral e passageiros) justamente no período mais crítico, quando o futuro arrendatário estará executando as principais obras, implantando equipamentos, reconstruindo mercado e assumindo a maior exposição financeira do empreendimento. Nesse sentido, solicita-se considerar os berços 1 a 4 inclusos na delimitação da área arrendada desde o 1º ano contratual.
400	Minuta de Contrato	23	Intervenção do Poder Concedente ALTERAÇÃO PROPOSTA Incluir dispositivo assegurando que eventual intervenção preserve as condições necessárias à continuidade da utilização da mão de obra portuária. REDAÇÃO SUGERIDA Durante o período de intervenção deverão ser preservadas, na medida necessária à continuidade das Atividades, as condições para regular utilização da mão de obra portuária, observada a legislação e os instrumentos coletivos aplicáveis.

			O OGMO e as entidades sindicais representativas dos trabalhadores portuários avulsos deverão ser comunicados acerca das medidas operacionais decorrentes da intervenção que produzam efeitos relevantes sobre a requisição e utilização da mão de obra portuária. JUSTIFICATIVA A minuta prevê a possibilidade de intervenção para assegurar a adequada prestação das Atividades e o cumprimento das normas contratuais, legais e regulamentares. Como os TPAs participam diretamente da execução das operações, eventual intervenção poderá repercutir imediatamente sobre suas oportunidades de trabalho. A inclusão proposta assegura que a continuidade operacional prevista no Contrato também considere a disponibilidade e organização da mão de obra necessária à execução das Atividades.
401	Minuta de Contrato	6.3	Recomenda-se flexibilizar a vedação temporal absoluta da Subcláusula 6.3, permitindo a transferência de controle societário após a comprovação da realização de, no mínimo, [•]% dos investimentos mínimos, mantidas a análise prévia da ANTAQ, a aprovação competente, a capacidade técnica e econômico-financeira da Arrendatária e a integral continuidade das obrigações contratuais. A restrição até a conclusão integral dos investimentos mínimos pode comprometer a bancabilidade do projeto, a captação de equity, a entrada de investidores financeiros e reorganizações societárias intragrupo, sem benefício regulatório proporcional. A flexibilização é coerente com os mecanismos de financiabilidade e continuidade admitidos pela Lei nº 8.987/1995 (art. 27, 27-A, 28 e 28-A) e com as competências regulatórias previstas na Lei nº 10.233/2001 (art. 28 e 30). Sugere-se a seguinte redação: “6.3. A transferência do controle societário da Arrendatária poderá ser autorizada após a comprovação da realização de, no mínimo, [•]% dos investimentos mínimos, observadas as Subcláusulas 6.1 e 6.2, desde que a operação não prejudique a execução do Contrato, a continuidade das Atividades ou o cumprimento do cronograma de investimentos. A restrição não se aplica às reorganizações intragrupo que não alterem o beneficiário final nem reduzam as garantias ou a capacidade econômico-financeira da Arrendatária, permanecendo sujeitas à prévia anuência da ANTAQ. A transferência da titularidade do Arrendamento observará a legislação e a regulamentação aplicáveis.”
402	Minuta de Contrato	24.1.2; 24.2	EXTINÇÃO DO ARRENDAMENTO ALTERAÇÃO PROPOSTA Incluir dispositivo específico para que a transição decorrente da extinção do Arrendamento contemple a continuidade da mão de obra portuária. REDAÇÃO SUGERIDA Incluir o item 24.1.2.1: 24.1.2.1. A assunção das Atividades pelo Poder Concedente ou pela Administração do Porto deverá contemplar planejamento destinado à continuidade operacional e à disponibilidade da mão de obra portuária necessária, devendo o OGMO e as entidades sindicais representativas dos trabalhadores portuários avulsos ser comunicados e integrados ao planejamento da transição. Sempre que a extinção puder ser previamente conhecida, o planejamento deverá ser iniciado com antecedência suficiente para reduzir os impactos sobre a continuidade das operações e sobre as oportunidades de trabalho. JUSTIFICATIVA A própria minuta estabelece que, extinto o Arrendamento, as Atividades serão imediatamente assumidas pelo Poder Concedente ou pela Administração do Porto. Também determina que, no encerramento normal do Contrato, a Arrendatária coopere para evitar a interrupção das Atividades. A experiência de períodos anteriores de transição no Porto de Itajaí demonstrou que a descontinuidade operacional produz efeitos econômicos imediatos sobre os TPAs. A proposta busca assegurar planejamento prévio da mão de obra durante futuras transições, contribuindo simultaneamente para a continuidade das operações e para a redução dos impactos sociais sobre os trabalhadores.

403	Minuta de Contrato	13.2.10; 13.2.10.1; 13.2.10.2	Sugere-se substituir os subitens por dispositivo único: “Integralidade dos investimentos, pagamentos, custos, despesas, indenizações, custas, honorários e demais desembolsos decorrentes dos procedimentos, judiciais ou extrajudiciais, necessários a promover desapropriações, aquisições e desocupações na Área do Arrendamento, bem como toda a sua variação, sem qualquer participação ou ressarcimento por parte da Arrendatária.” A redação vigente limita o compartilhamento às ações judiciais, deixando a variação das aquisições extrajudiciais a descoberto, justamente aquelas cuja escolha compete à Autoridade Portuária. A nova redação aloca integralmente o risco à parte que detém o controle sobre o procedimento, elimina a duplicidade com a Subcláusula 13.1.26, que hoje descreve o mesmo evento em rol distinto e com percentuais espelhados, e afasta a exposição da Arrendatária a variação de base ilimitada. Contribuição interdependente da relativa à Subcláusula 13.1.26. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 22, §§ 1º e 2º, I; Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 3º, caput, e 10-A; CF/1988, art. 5º, XXIV.
404	Minuta de Contrato	13.2.10; 13.2.10.1; 13.2.10.2	Sugere-se substituir os subitens por dispositivo único: “Integralidade dos investimentos, pagamentos, custos, despesas, indenizações, custas, honorários e demais desembolsos decorrentes dos procedimentos, judiciais ou extrajudiciais, necessários a promover desapropriações, aquisições e desocupações na Área do Arrendamento, bem como toda a sua variação, sem qualquer participação ou ressarcimento por parte da Arrendatária.” A redação vigente limita o compartilhamento às ações judiciais, deixando a variação das aquisições extrajudiciais a descoberto, justamente aquelas cuja escolha compete à Autoridade Portuária. A nova redação aloca integralmente o risco à parte que detém o controle sobre o procedimento, elimina a duplicidade com a Subcláusula 13.1.26, que hoje descreve o mesmo evento em rol distinto e com percentuais espelhados, e afasta a exposição da Arrendatária a variação de base ilimitada. Contribuição interdependente da relativa à Subcláusula 13.1.26. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 22, §§ 1º e 2º, I; Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 3º, caput, e 10-A; CF/1988, art. 5º, XXIV.
405	Minuta de Edital	27.4.2.4	27.2.4. Comprovante dos pagamentos ou dos depósitos dos valores devidos a terceiros, no montante total de R$ [•], correspondente à soma dos componentes discriminados neste Edital como valores devidos a terceiros, inclusive os créditos indenizatórios de titularidade privada, da seguinte forma: a) R$ [•], devidos à APM Terminals Itajaí S/A, antiga arrendatária do terminal de contêineres do Porto de Itajaí, a título de indenização pela aquisição dos equipamentos portuários que permaneceram no terminal; b) R$ [•], devidos à APM Terminals Itajaí S/A, antiga arrendatária do terminal de contêineres do Porto de Itajaí, a título de indenização pelo reequilíbrio econômico-financeiro reconhecido em seu favor; c) [...]; d) [...]. Justificativa: O item 27.2.4, em sua redação atual, agrega, em cifra única, 4 rubricas de naturezas jurídicas distintas, 2 das quais constituem crédito de particular contra a União, com valor, data-base e critério de correção previamente definidos em ato administrativo formal (Ofícios 586, 595 e 599/2023/SNPTA-MPOR). A ausência de discriminação torna o crédito ilíquido, impede a sua conferência e dificulta a sua exigibilidade, bem como compromete a formulação das propostas pelos licitantes, que assumem obrigação pecuniária de grande vulto sem conhecer a sua composição. Propõe-se a discriminação dos componentes e a divulgação da respectiva memória de cálculo como anexo do Edital, para que haja clareza a respeito dos valores devidos e suas respectivas datas-base critérios de atualização. A Seção D do EVTEA divulga apenas os montantes agregados acima, fazendo referência a documentos não disponibilizados (NT 33/2025/AG-INFRASA SEI 2785297) e sem discriminar a parcela dos ativos atribuída à antiga arrendatária. Não há, nos documentos publicados,

			detalhamento sobre a quantia devida à APM e à JBS a título de indenização pelos equipamentos portuários, p. ex.. Os valores indenizatórios devidos à APM Terminals Itajaí S/A, tanto em razão dos equipamentos quanto do reequilíbrio contratual já estão identificados nos documentos disponibilizados para audiência pública (como na NT 133/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR, itens 3.4 e 12.12.1, p. ex.). Esses valores estão diretamente relacionados à operação do terminal a ser arrendado, porque originários de contrato de arrendamento anterior do próprio terminal (então operado pela APM Terminals), de modo que eles podem e devem ser pagos no âmbito da licitação ora em questão, em conformidade com o art. 8º, par. ún., Dec. 8033/2013 e com a manifestação da Infra S/A na sessão pública realizada pela ANTAQ em 6/8/26, em que o representante da Infra S/A (Sr. Fernando Corrêa) explicou que o projeto suporta o ressarcimento desses passivos. A fase preparatória deve ser compatível com o plano da contratação e conter os elementos técnicos, mercadológicos e de gestão necessários, inclusive orçamento estimado e regime de pagamento (art. 18, Lei 14.133/2021). O edital deve conter as condições de pagamento e ser acompanhado de todos os seus anexos e elementos integrantes (art. 25). A Resolução ANTAQ 85/2022 exige que o EVTEA contenha análise econômico-financeira, dispêndios, equipamentos existentes, memoriais de cálculo e parâmetros adotados (art. 3º, I, V, “b”, VI, VIII a X), e atribui à ANTAQ o dever de decidir fundamentadamente e definir o montante do desequilíbrio (art. 18, I, “c”). No mesmo sentido, ao apreciar a concessão do Canal de Acesso Aquaviário ao Porto de Itajaí (TC 017.505/2025-9), a unidade técnica do TCU propôs determinar à ANTAQ que publicasse, previamente à publicação do edital, os documentos técnicos e jurídicos revisados, invocando os Acórdãos 1.834/2024 (ITG02) e 881/2025 (Canal de Paranaguá) e os princípios do art. 5º, Lei 14.133/21. A publicidade da composição dos valores devidos a terceiros segue esse mesmo padrão. Por esses motivos, sugere-se a redação para contemplar todos os créditos contra a União e que serão indenizados pela vencedora do leilão.
406	Minuta de Edital	17.2, 22.2 e 27.2.2	AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 07/2026-ANTAQ – ARRENDAMENTO ITJ01 Processo nº 50300.031038/2025-84 — Contribuições até 13/08/2026 CONTRIBUIÇÃO Nº 5 — Definição da Autoridade Portuária contratante e afetação integral das receitas ao Porto de Itajaí — Fluxo mínimo superior a R$ 1,86 bilhão — Versão B: Executivo-Regulatória Problema regulatório identificado A minuta contratual dirige à “Autoridade Portuária” fluxos bilionários — Valor da Outorga (Edital, 17.2, 22.2 e 27.2.2), Valor Fixo mensal de R$ 2.662.605,94 e Valor Variável mínimo garantido pela MME (Contrato, Cl. 9) — mas não identifica a contraparte (preâmbulo em branco), não afeta as receitas ao Porto de Itajaí e não disciplina a sucessão da administração ao longo de 25 anos, prorrogáveis. O convênio vigente (CODEBA, nº 01/2025) é precário, de 1 ano, condicionado à criação da Companhia Docas do Estado de Santa Catarina, e prevê aplicação apenas “prioritária” das receitas no Porto (Cl. 5.3) — regressão em face do padrão exclusivo do Convênio nº 08/1997 (Cl. 3ª, § único). Consequência prática e riscos regulatórios O desenho compromete a governança regulatória em quatro planos: (a) segurança do pagamento — sem contraparte identificada, abre-se litígio de titularidade a cada sucessão de administração; (b) fiscalização — sem conta vinculada e contabilidade segregada no contrato, a verificação do reinvestimento e do plano de contas regulatório fica dependente de convênios precários; (c) estabilidade — cada mudança de administrador (CODEBA → docas estadual → outro ente) abre janela de renegociação, com risco de retenção de pagamentos e pedidos de reequilíbrio; e (d) sustentabilidade local — receitas gerarão risco de diluição no caixa geral de empresas federais sediadas em outros estados, em desvio da lógica funcional da Lei nº 12.815/2013 (arts. 17 e 18). A solução é dupla e neutra quanto ao modelo: nomear o administrador atual e prever sub-rogação automática, com

			afetação contratual das receitas ao Porto de Itajaí. Solução proposta e pedidos Requer-se à ANTAQ: (i) preencher o preâmbulo do Contrato com a identificação nominal da Administração do Porto (atualmente CODEBA – Convênio nº 01/2025), com CNPJ e qualificação; (ii) incluir na Cláusula 9 regra de afetação integral e exclusiva do Valor da Outorga e dos Valores do Arrendamento (fixo, variável e acessórios) ao Porto Organizado de Itajaí, em conta vinculada com contabilidade segregada e prestação de contas anual à ANTAQ; (iii) prever sub-rogação automática da posição contratual de Administração do Porto ao ente que legitimamente a suceder, mantidas todas as cláusulas — inclusive a afetação —, sem aditivos, anuência da Arrendatária ou novação de riscos; (iv) disciplinar, no item 27.2.4 do Edital e na Cláusula 9.2.5 do Contrato, a conta das parcelas extraordinárias (titularidade, finalidade, movimentação e fiscalização); (v) ajustar os itens 17.2, 22.2 e 27.2.2 do Edital para referirem a conta vinculada e a identificação da credora; e (vi) registrar, no relatório da audiência, o compromisso de manutenção da afetação em qualquer instrumento sucessivo.
407	Minuta de Edital	27.2.4	Inserir o seguinte subitem: 27.2.4.1. Integram o Edital, como anexos, as memórias de cálculo dos valores devidos a terceiros e que compõem o montante do item 27.2.4. Justificativa: A obrigação imposta à vencedora, a título de arrendamento inicial, integra diretamente a equação econômico-financeira do certame. Sua composição deve constar de memórias de cálculo claras. A Seção D do EVTEA divulga apenas os montantes agregados acima, fazendo referência a documentos não disponibilizados (Nota Técnica nº 33/2025/AG-INFRASA – SEI nº 2785297) e sem discriminar precisamente a parcela dos ativos atribuída à antiga arrendatária. Não há, nos documentos publicados, detalhamento sobre a quantia devida à APM Terminals Itajaí S/A e à JBS a título de indenização pelos equipamentos portuários, por exemplo. Os arts. 5º, 18 e 25 da Lei 14.133/2021 consagram planejamento, transparência, motivação, segurança jurídica e divulgação dos elementos integrantes do edital. O art. 50 da Lei 9.784/1999 exige motivação explícita, clara e congruente para atos que afetem direitos ou imponham encargos. A Resolução ANTAQ 85/2022 exige documentação técnica e econômico-financeira adequada no EVTEA e no processo de reequilíbrio (arts. 3º, 9º, § 3º, e 17 a 18). A publicidade das memórias também permite verificar se houve depreciação, amortização, glosa ou alteração da data-base dos bens da antiga arrendatária. Além disso, o Acórdão 1.274/2026-TCU-Plenário, no TC 017.505/2025-9, recomendou à ANTAQ que, em futuros processos de desestatização, assegure a publicidade das memórias de cálculo relativas às fórmulas paramétricas de reajustamento desde a audiência pública. Embora a deliberação trate de fórmula específica da concessão do canal, o mesmo racional de transparência e previsibilidade se aplica ao caso do terminal de Itajaí. Por esses motivos, sugere-se a inclusão do subitem 27.2.4.1, com a redação ora proposta.
408	Minuta de Contrato	13.2.10	Sugere-se substituir os subitens por dispositivo único: “Integralidade dos investimentos, pagamentos, custos, despesas, indenizações, custas, honorários e demais desembolsos decorrentes dos procedimentos, judiciais ou extrajudiciais, necessários a promover desapropriações, aquisições e desocupações na Área do Arrendamento, bem como toda a sua variação, sem qualquer participação ou ressarcimento por parte da Arrendatária.” A redação vigente limita o compartilhamento às ações judiciais, deixando a variação das aquisições extrajudiciais a descoberto, justamente aquelas cuja escolha compete à Autoridade Portuária. A nova redação aloca integralmente o risco à parte que detém o controle sobre o procedimento, elimina a duplicidade com a Subcláusula 13.1.26, que hoje descreve o mesmo evento em rol distinto e com percentuais espelhados, e afasta a exposição da Arrendatária a variação de base

			ilimitada. Contribuição interdependente da relativa à Subcláusula 13.1.26. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 22, §§ 1º e 2º, I; Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 3º, caput, e 10-A; CF/1988, art. 5º, XXIV.
409	Minuta de Contrato	Cláusula 6	Inclusão do item 6.4. A minuta atualmente condiciona a transferência do controle societário à aprovação da ANTAQ e a transferência da titularidade do Arrendamento à análise da Agência e aprovação do Poder Concedente. ALTERAÇÃO PROPOSTA: 6.4. A transferência da titularidade do Arrendamento ou do controle societário da Arrendatária, quando implicar alteração da estrutura operacional, deverá ser acompanhada de plano de transição destinado a assegurar a continuidade das Atividades e a adequada utilização da mão de obra portuária. O OGMO e as entidades sindicais representativas dos trabalhadores portuários avulsos deverão ser previamente comunicados e participar do planejamento das alterações que produzam impacto relevante sobre a utilização da mão de obra. JUSTIFICATIVA: A transferência da titularidade do Arrendamento ou do controle societário poderá resultar em alterações de equipamentos, processos e organização operacional, com reflexos diretos sobre os trabalhadores portuários avulsos. Considerando que a própria minuta exige autorização prévia para essas transferências, mostra-se adequado que a continuidade operacional também contemple planejamento da mão de obra necessária às Atividades. A participação prévia do OGMO e das entidades sindicais permitirá antecipar necessidades de qualificação, treinamento e adequação da mão de obra, evitando que alterações societárias ou empresariais provoquem descontinuidade das operações ou impactos abruptos sobre as oportunidades de trabalho dos TPAs. A medida não impede nem restringe a transferência, apenas estabelece mecanismo de transição destinado a preservar a continuidade operacional e a adequada preparação da mão de obra portuária.
410	Minuta de Contrato	Cláusula 7 (inclusão de subcláusula sobre encargos processuais)	Sugere-se incluir: “Os juros compensatórios de que trata o art. 15-A do Decreto-Lei nº 3.365/1941, os juros moratórios, os honorários advocatícios sucumbenciais, as custas processuais e os honorários periciais decorrentes dos procedimentos de desapropriação são de responsabilidade exclusiva do Poder Concedente, não integrando o montante indicado na Subcláusula 7.1.2.1.” Na desapropriação judicial, esses encargos podem representar parcela expressiva da condenação: os juros compensatórios incidem em até 6% ao ano sobre a diferença entre a oferta e o valor fixado em sentença, contados da imissão na posse. Sua magnitude é função direta de decisões processuais que competem à Autoridade Portuária. A cláusula genérica “dentre outros desembolsos” da redação vigente é ampla o bastante para alcançá-los, e a explicitação evita controvérsia futura sobre matéria de valor relevante. Fundamento: Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 15, 15-A e 32; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 1º.
411	Minuta de Edital	27.2.4	Inserir a seguinte previsão: 27.2.4.2. Os valores correspondentes aos créditos indenizatórios de titulares privados serão pagos diretamente em conta bancária indicada pelo respectivo titular, cujos dados serão comunicados pelo Poder Concedente à Adjudicatária. 27.2.4.3. O depósito em conta realizado fora dos parâmetros dos itens anteriores não produzirá efeito liberatório antes do efetivo crédito em favor do titular. 27.2.4.4. Os valores indenizatórios devidos a terceiros não constituem receita do Poder Concedente, da Autoridade Portuária e/ou da ANTAQ. Justificativa: A redação atual disciplina apenas o ingresso dos recursos em conta indicada pelo Poder Concedente, mas não define titularidade, segregação, repasse, prazo, remuneração, consequências da mora nem o momento em que a obrigação será considerada cumprida. O art. 8º, parágrafo único, do Decreto 8.033/2013, no qual se fundamenta a inclusão da indenização no edital ora em questão, determina que cabe ao vencedor da licitação indenizar diretamente o antigo titular da área. Confira-se a redação do dispositivo legal: “[o] edital de licitação poderá

			impor ao vencedor a obrigação de indenizar o antigo titular pela parcela [...]". A disposição legal não prevê a intermediação do Poder Concedente nesse pagamento, uma vez que o valor da indenização já tenha sido aprovado por ele. O Ofício 599/2023/SNPTA-MPOR prevê as condições específicas de pagamento de indenização devida à antiga arrendatária. Conforme acordado entre a APM Terminals Itajaí e o Poder Concedente por meio desse Ofício, na condição "g", "[a] indenização [...] será feita por meio de depósito pelo futuro arrendatário ou concessionário definitivo do terminal, em conta bancária a ser indicada pela APM Terminals, de acordo com as condições que serão detalhadas no edital da futura licitação para arrendamento ou concessão do terminal". O Poder Concedente manifestou concordância expressa quanto a esta e outras condições. No mesmo sentido, a APM Terminals formulou requerimento à Comissão Permanente de Licitação e Arrendamentos da ANTAQ (Processo 50300.010044/2024-17). Dessa forma, o pagamento das indenizações devidas deve ocorrer de forma prévia à celebração do contrato, não podendo ocorrer em diferentes parcelas anuais. Além disso, o ajuste na minuta de edital é necessário inclusive em respeito aos princípios da isonomia e da impessoalidade (arts. 5º, caput, e 37, caput, da CF), porque essa solução foi recentemente implementada em favor de outra ex-arrendatária de terminal portuário no caso do TECON SANTOS 10, cuja minuta de edital foi submetida a audiência pública pela ANTAQ (Audiência Pública 02/2025). Nesse sentido, a proposta se ampara nos princípios da boa-fé objetiva (art. 113 do Código Civil c/c art. 89 da Lei 14.133/2021), transparência, motivação e segurança jurídica (art. 5º da Lei 14.133/2021; arts. 2º e 50 da Lei 9.784/1999; arts. 20 e 30 da LINDB). A Lei 13.874/2019 reforça a boa-fé do particular e a necessidade de intervenção estatal proporcional e previsível (art. 2º, II e III).
412	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		A execução de investimentos fora da poligonal sem um local definitivo para o Novo Píer de Passageiros gera elevada incerteza em custos e prazos. Para equilibrar a alocação de riscos, recomenda-se precisar as bases do processo nos seguintes termos: Suspensão de Prazos e Licenciamento: Dispor a suspensão formal dos prazos de execução do píer e a isenção de penalidades enquanto pendentes as aprovações do Poder Concedente, da Autoridade Portuária ou a emissão de licenças ambientais. Manutenção e Custos Operacionais: Restringir a obrigação do arrendatário exclusivamente à dragagem e obras de implantação inicial, ficando os custos de dragagem de manutenção, conservação civil e operação posterior a cargo da Autoridade Portuária ou do concessionário do canal. Modelo de Negócio e Receitas: Esclarecer o mecanismo de retribuição ou tarifa que permita a amortização de referido investimento fora da área arrendada, ou seu reconhecimento explícito na equação do arrendamento. Interface com Concessão do Canal e Prioridade Operacional: Garantir o reequilíbrio contratual caso a concessão do canal de acesso altere a geometria e impacte o píer, e estabelecer explicitamente a prioridade do tráfego de porta-contêineres no canal interno em caso de conflitos operacionais com navios de cruzeiro.
413	Minuta de Edital	27.4.2	27.2.4.2. Caso o depósito seja realizado em conta bancária de titularidade do Poder Concedente ou de terceiro que não seja titular dos créditos, referidos créditos serão imediatamente submetidos ao regime de cessão de crédito em favor do credor das indenizações, não podendo ser movimentados pelo Poder Concedente ou pelos terceiros não titulares para outros fins senão o de pagamento do crédito em questão. 27.2.4.3. O repasse dos valores ao respectivo credor será irrevogável e deverá ocorrer no prazo máximo de 30 (trinta) dias úteis, sem possibilidade de compensação, retenção ou destinação diversa, incidindo até o efetivo pagamento a atualização monetária e os encargos moratórios previstos no instrumento específico. 27.2.4.4. Caso o repasse não seja realizado nos termos do subitem anterior, o credor poderá ajuizar execução de título extrajudicial com base no presente

			Edital, a fim de receber seu crédito indenizatório, acrescido de atualização monetária pelo IPCA e de juros moratórios de 1% ao mês até o efetivo repasse dos valores. 27.2.4.5. Os valores indenizatórios devidos a terceiros não constituem receita do Poder Concedente, da Autoridade Portuária e/ou da ANTAQ. Justificativa: A APM Terminals apresentou nesta oportunidade outra contribuição, no sentido de que o pagamento devido à empresa seja feito diretamente em conta bancária a ser indicada por ela, o que é mais eficiente e rápido – especialmente considerando-se que se trata de créditos já reconhecidos e calculados há muitos anos. No entanto, e apenas subsidiariamente à contribuição anterior, caso não seja estabelecido um pagamento direto aos credores das indenizações devidas, a APM Terminals Itajaí entende que o edital deve estabelecer mecanismos garantidores da correta destinação desses créditos. A redação atual disciplina apenas o ingresso dos recursos em conta indicada pelo Poder Concedente, mas não define titularidade, segregação, repasse, prazo, remuneração, consequências da mora nem o momento em que a obrigação será considerada cumprida. Nesse sentido, a proposta se ampara nos princípios da boa-fé objetiva (art. 113 do Código Civil c/c art. 89 da Lei 14.133/2021), transparência, motivação e segurança jurídica (art. 5º da Lei 14.133/2021; arts. 2º e 50 da Lei 9.784/1999; arts. 20 e 30 da LINDB). A Lei 13.874/2019 reforça a boa-fé do particular e a necessidade de intervenção estatal proporcional e previsível (art. 2º, II e III).
414	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		O modelo prevê que o futuro concessionário assuma os custos por desapropriações destinadas à expansão da retroárea (Etapas D, E e F) e para a aquisição da Área 4P (Valeport), terrenos fundamentais para atingir a capacidade de 1,55 milhão de TEUs/ano e o arranjo de RTGs e carga IMO. Como esses processos dependem de prazos judiciais, administrativos e negociações privadas que escapam ao controle direto do operador, sugere-se incorporar: Vincular Investimentos e Metas à Entrega Efetiva: Dispor que os investimentos da Fase 3 (aquisição dos últimos STS e RTGs) e as metas de capacidade mínima fiquem formalmente condicionados à imissão na posse efetiva das Etapas D, E e F. Caso não sejam liberadas até o Ano 7, as metas e sanções associadas devem ser suspensas ou reprogramadas automaticamente. Garantia de Continuidade por Locação na Área Valeport: Estabelecer que, caso a compra da Área 4P se atrase por falta de acordo comercial com o proprietário ou litígios sobre o valor de avaliação, a Autoridade Portuária garanta a sub-rogação do contrato de locação vigente nas mesmas condições, evitando que o terminal perca esse espaço crítico enquanto se conclui a aquisição.
415	Minuta de Edital	27.2.4.	27.2.4.6. A comprovação do pagamento integral e atualizado dos créditos indenizatórios de titularidade privada constitui condição prévia para a convocação da Adjudicatária e para a assinatura do Contrato. 27.2.4.7. O parcelamento posterior à Data de Assunção, nos termos da cláusula 9.2.5 do Contrato, alcançará exclusivamente os componentes de titularidade pública, devidos à Autoridade Portuária e à ANTAQ. Justificativa: A parcela inicial de 25% é calculada sobre um montante agregado e não assegura a quitação de nenhum crédito indenizatório específico. O contrato, ademais, permite que o saldo seja pago em até três anos após a Data de Assunção, que é posterior à assinatura e depende do PBI e do PTO. Assim, os credores suportariam riscos adicionais importantes, como risco de crédito e custo de oportunidade adicionais. As indenizações devidas à APM Terminals já foram definitivamente fixadas e quantificadas há muito tempo, de modo que a demora adicional no seu pagamento viola a segurança jurídica (art. 30 da LINDB). Além disso, essa sistemática de pagamento viola a isonomia (arts. 5º, caput, e 37, caput, CF), uma vez que em casos anteriores as indenizações foram previstas como condição prévia à assinatura do contrato (confira-se, por exemplo, a cl. 27 da minuta de edital do TECON STS10). Além disso, a redação das minutas disponibilizadas caracteriza violação do que foi

			acordado entre a APM Terminals Itajaí e o Poder Concedente. Conforme o Ofício 599/2023/SNPTA-MPOR, na condição “h”, “[o] edital da licitação para o futuro arrendamento ou concessão do terminal estabelecerá que o pagamento da indenização devida à APM Terminals pelo futuro arrendatário será condição para a assinatura do contrato de arrendamento ou concessão [...]”. O Poder Concedente manifestou concordância expressa quanto a esta e outras condições. Dessa forma, o pagamento das indenizações devidas deve ocorrer de forma prévia à celebração do contrato, não podendo ocorrer em diferentes parcelas anuais. A clareza das condições de pagamento também é exigida pelos arts. 25 e 92, V e VI, da Lei 14.133/2021 e reduz a assimetria de informação e o risco de litígio.
416	Minuta de Contrato	7.1.6.3	AQUISIÇÃO E INCORPORAÇÃO DA ÁREA DO TERMINAL BRASKARNE ALTERAÇÃO PROPOSTA: Incluir entre os investimentos mínimos obrigatórios da Arrendatária: Aquisição da área correspondente ao Terminal Braskarne, com sua adequação e incorporação à área destinada à exploração portuária, promovendo a ampliação da área operacional do Porto de Itajaí. JUSTIFICATIVA: A aquisição da área da Braskarne já constava dos estudos anteriores elaborados para a concessão do Porto de Itajaí como investimento a ser realizado pela futura concessionária, sob a previsão de “Aquisição da área da Braskarne e sua adequação”. A retirada dessa obrigação na modelagem atual representa redução relevante do projeto anteriormente concebido para expansão e desenvolvimento da infraestrutura portuária. A área possui localização estratégica e sua incorporação possibilita ampliar a capacidade operacional do Porto de Itajaí, proporcionando melhores condições para expansão das atividades, especialmente para operações de carga geral e outras cargas não conteinerizadas. A manutenção dessa área fora do projeto também poderá limitar futuras possibilidades de expansão do Porto, razão pela qual se propõe que sua aquisição, adequação e incorporação sejam previstas como investimento mínimo obrigatório da Arrendatária. Subsidiariamente, caso não seja tecnicamente viável a aquisição da área da Braskarne, propõe-se que seja estabelecida obrigação de aquisição ou disponibilização de área equivalente, estrategicamente localizada, destinada à ampliação da infraestrutura portuária e à implantação de estrutura específica para movimentação de carga geral. Eu manteria o pedido principal focado na Braskarne e deixaria a área alternativa apenas como pedido subsidiário. Isso evita que a ANTAQ responda simplesmente que existem outras possibilidades de expansão e, com isso, deixe de enfrentar a questão central: por que uma obrigação de investimento que estava prevista na modelagem anterior desapareceu da atual.
417	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		O estudo menciona que áreas como RAC, SPI, Oficina e CIA foram ou serão parcialmente suprimidas para viabilizar a nova "Rua do Porto". Sugere-se que o contrato inclua um levantamento topográfico definitivo como anexo inamovível ao início da concessão, para que o operador não herde conflitos de limites ou passivos por desapropriações incompletas relacionadas a essa obra municipal.
418	Minuta de Contrato	7.1.6.3	AQUISIÇÃO E INCORPORAÇÃO DA ÁREA DO TERMINAL BRASKARNE ALTERAÇÃO PROPOSTA: Incluir entre os investimentos mínimos obrigatórios da Arrendatária: Aquisição da área correspondente ao Terminal Braskarne, com sua adequação e incorporação à área destinada à exploração portuária, promovendo a ampliação da área operacional do Porto de Itajaí. JUSTIFICATIVA: A aquisição da área da Braskarne já constava dos estudos anteriores elaborados para a concessão do Porto de Itajaí como investimento a ser realizado pela futura concessionária, sob a previsão de “Aquisição da área da Braskarne e sua adequação”. A retirada dessa obrigação na modelagem atual representa redução relevante do projeto anteriormente concebido para expansão e desenvolvimento da infraestrutura portuária. A área possui localização estratégica e sua incorporação possibilita ampliar

			a capacidade operacional do Porto de Itajaí, proporcionando melhores condições para expansão das atividades, especialmente para operações de carga geral e outras cargas não conteinerizadas. A manutenção dessa área fora do projeto também poderá limitar futuras possibilidades de expansão do Porto, razão pela qual se propõe que sua aquisição, adequação e incorporação sejam previstas como investimento mínimo obrigatório da Arrendatária. Subsidiariamente, caso não seja tecnicamente viável a aquisição da área da Braskarne, propõe-se que seja estabelecida obrigação de aquisição ou disponibilização de área equivalente, estrategicamente localizada, destinada à ampliação da infraestrutura portuária e à implantação de estrutura específica para movimentação de carga geral. Eu manteria o pedido principal focado na Braskarne e deixaria a área alternativa apenas como pedido subsidiário. Isso evita que a ANTAQ responda simplesmente que existem outras possibilidades de expansão e, com isso, deixe de enfrentar a questão central: por que uma obrigação de investimento que estava prevista na modelagem anterior desapareceu da atual.
419	Minuta de Edital	19.12	O Edital e a minuta de Contrato condicionam o exercício das Atividades à pré-qualificação da Arrendatária, ou à contratação de operador pré-qualificado, “junto à Administração do Porto Organizado”, sem, contudo, identificar qual a norma de pré-qualificação atualmente aplicável ao Porto Organizado de Itajaí. A pré-qualificação de operadores portuários é disciplinada pela Lei nº 12.815/2013 e pelo Decreto nº 8.033/2013, cabendo à Administração do Porto editar e aplicar a norma específica. Ocorre que a administração do Porto de Itajaí, historicamente exercida pela autoridade portuária local, foi transferida à Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA) a partir de janeiro de 2026, o que suscita dúvida objetiva sobre qual norma rege a pré-qualificação de operadores no ITJ01 – se a resolução da administração portuária anterior (referida como Resolução nº 008/2023) permanece aplicável, se foi recepcionada, ou se será substituída por ato normativo próprio da nova Administração do Porto. Considerando que a exigência integra a habilitação técnica (item 19.12) e obrigação contratual (Subcláusula 7.1.1), com responsabilidade solidária nos termos do art. 26 da Lei nº 12.815/2013, a indefinição compromete a segurança jurídica, a isonomia e a adequada precificação da Proposta. Recomenda-se, assim, que o Poder Concedente esclareça e indique expressamente a norma de pré-qualificação vigente e aplicável ao Porto Organizado de Itajaí na data prevista para a assunção, bem como o órgão competente para processá-la e os respectivos prazos, evitando remissão a norma cuja vigência ou titularidade esteja em questão. Sugere-se que os itens 19.12 e 27.2.9 do Edital e a Subcláusula 7.1.1, xx do Contrato façam remissão à “norma de pré-qualificação de operadores portuários vigente, editada pela Administração do Porto Organizado de Itajaí”, em vez de ato normativo específico, assegurando-se a aplicação da regra em vigor na data da assunção, independentemente de eventual sucessão na administração portuária. Alternativamente, requer-se esclarecimento formal do Poder Concedente quanto à norma aplicável.
420	Minuta de Edital	16.7.4	Acrescentar ao item 16.7.4: 16.7.4.1. Para os fins deste item, constitui descumprimento das obrigações prévias a ausência de pagamento ou de depósito integral, atualizado e corretamente individualizado dos créditos indenizatórios devidos a terceiros, na forma do item 27.2.4 e seus subitens. 16.7.4.2. A Garantia de Proposta deverá permanecer válida ao menos até a quitação integral do montante referente ao Arrendamento Inicial. Justificativa: A consequência jurídica do inadimplemento deve estar prevista de forma objetiva. A simples qualificação do pagamento como obrigação prévia pode não ser suficiente para afastar discussões sobre pagamento parcial, depósito em conta inadequada ou ausência de atualização. Além disso, caso o Poder Concedente e a ANTAQ optem por manter o pagamento parcelado do Arrendamento Inicial (o que se admite para

			argumentar), as regras adicionais ora sugeridas garantirão o pagamento da indenização devida à APM Terminals Itajaí como condição de validade do Contrato, em atenção à condição “h” do que foi acordado com o Poder Concedente no Ofício 599/2023/SNPTA-MPOR. A previsão também atende aos princípios da vinculação ao edital, do julgamento objetivo, da segurança jurídica e da isonomia entre licitantes, em consonância com o art. 5º da Lei 14.133/2021.
421	Minuta de Edital	28.2	28.2. Cumpridas as exigências dos itens anteriores, inclusive o pagamento ou depósito integral previsto no subitem 27.2.4.7, a Adjudicatária será convocada (...) para assinar o Contrato referente ao respectivo Arrendamento. 28.2.1. A convocação será precedida de certificação formal, pelo Poder Concedente, acompanhada dos comprovantes bancários e das memórias de atualização, de que os créditos privados foram integralmente pagos ou garantidos nos termos do Edital. Justificativa: O ajuste harmoniza a etapa de assinatura com as obrigações prévias e impede que a convocação seja realizada com base em depósito parcial ou sem comprovação da efetiva garantia dos créditos. A certificação documental também facilita o controle pela ANTAQ, pelo Poder Concedente, pelos licitantes e pelos titulares dos créditos, observando os deveres de motivação e transparência.
422	Minuta de Contrato	7.1.6.3	AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 07/2026-ANTAQ – ARRENDAMENTO ITJ01 Processo nº 50300.031038/2025-84 — Contribuições até 13/08/2026 CONTRIBUIÇÃO Nº 3 — Píer de Passageiros: exclusão do item ii da Cláusula 7.1.6.3 e estruturação autônoma por PPP — Versão B: Executivo-Regulatória Problema regulatório identificado A Cláusula 7.1.6.3, item “ii”, da Minuta de Contrato obriga o arrendatário de contêineres e carga geral a elaborar EVTEA e implantar, até o Ano 6, novo Píer de Passageiros — inclusive dragagem — fora da área arrendada, quando o objeto licitado, delimitado pelo item 2.3 do Edital, é exclusivamente carga. O CAPEX específico não foi publicado em formato textual (Tabela 1 da NT nº 133/2025 em imagem; planilhas do EVTEA sem publicação em formato aberto). Consequência prática e riscos regulatórios A imposição gera cinco disfunções regulatórias: (a) subsídio cruzado entre carga e passageiros, com repasse à tarifa de contêineres e deságio na outorga, em tensão com a modicidade (Lei nº 12.815/2013, art. 3º; Lei nº 8.987/1995, art. 11); (b) redução da bancabilidade — financiadores rejeitam CAPEX sem receita vinculada — e consequente restrição de competitividade do certame; (c) contaminação da matriz de riscos do ITJ01, agravada pelas Cláusulas 13.1.24/13.1.25 (dragagens de berços), abrindo espaço a reequilíbrios futuros por eventos do píer (licenciamento, geotecnia, interferências); (d) dificuldade de fiscalização e revisão tarifária, por sobreposição de parâmetros regulatórios distintos; e (e) ausência de estudos próprios (demanda turística, urbanismo, acessos, migração e alfandegamento) — lacuna que a cláusula transfere, com o risco, ao arrendatário. O caminho institucional adequado é a estruturação autônoma por concessão, arrendamento específico ou PPP (Lei nº 11.079/2004), com governança própria, participação do Município, contraprestação pública se necessária e cronograma paralelo ao leilão de cargas. Solução proposta e pedidos Requer-se à ANTAQ: (i) excluir integralmente o item “ii” da Cláusula 7.1.6.3 do Contrato, com os reflexos no PBI (Edital, 27.2.7), no EVTEA e na NT nº 133/2025; (ii) recomendar ao Poder Concedente, no relatório da audiência, a abertura imediata dos estudos de estruturação autônoma do terminal de passageiros/cruzeiros de Itajaí — preferencialmente PPP (Lei nº 11.079/2004) —, com participação do Município, do Estado e dos órgãos de turismo, segurança e controle migratório; (iii) subsidiariamente, publicar o CAPEX de referência do item “ii” em formato aberto e converter a obrigação em aporte financeiro delimitado, com valor certo em contrato, destinado a conta vinculada do projeto de passageiros, sem execução de obra pelo arrendatário de cargas, com neutralidade tarifária, receita/reequilíbrio correlato e excludentes por eventos de

			licenciamento e interferências; e (iv) registrar em ata a manifestação de apoio da Administração Portuária ao projeto autônomo de passageiros.
423	Minuta de Contrato	7.1.1	MANUTENÇÃO DA EXCLUSIVIDADE DOS TPAs DO OGMO/ITAJAÍ ALTERAÇÃO PROPOSTA: Incluir entre as obrigações da Arrendatária: Utilizar, com exclusividade, trabalhadores portuários registrados ou cadastrados no OGMO/Itajaí para a execução das atividades portuárias que, na data da publicação do Edital, estejam submetidas ao regime de exclusividade da mão de obra portuária avulsa, observadas as categorias profissionais e respectivas atribuições. A obrigação prevista no inciso anterior constitui obrigação contratual autônoma da Arrendatária, considerada na formulação da Proposta e na equação econômico-financeira do Arrendamento, devendo ser observada durante a vigência do Contrato. Eventual alteração legislativa superveniente que venha a flexibilizar ou extinguir a exclusividade legal de utilização de trabalhadores portuários registrados ou cadastrados no OGMO não implicará, por si só, extinção ou alteração automática da obrigação contratual assumida pela Arrendatária. JUSTIFICATIVA: O regime jurídico vigente assegura a utilização de trabalhadores portuários registrados ou cadastrados no OGMO para determinadas atividades portuárias. Considerando o longo prazo do Arrendamento e a possibilidade de alteração futura da legislação, propõe-se que a manutenção desse regime no Porto de Itajaí constitua obrigação expressa da futura Arrendatária. A previsão no Edital e no Contrato permitirá que todas as proponentes tenham prévio conhecimento dessa condição, incorporando os respectivos custos à proposta econômica. A exclusividade passará, assim, a integrar as condições previamente estabelecidas para exploração do Arrendamento, não decorrendo apenas da legislação vigente. A medida busca assegurar segurança jurídica, proteção da confiança e preservação das condições sociais e operacionais consideradas no momento da licitação, resguardando as oportunidades de trabalho e renda dos TPAs durante a execução contratual. Eventual alteração legislativa futura continuará produzindo os efeitos que juridicamente lhe forem próprios, porém não deverá, por si só, extinguir automaticamente obrigação contratual válida e previamente assumida pela Arrendatária, devendo eventual alteração das condições do Contrato observar o procedimento juridicamente aplicável e as garantias decorrentes do ato jurídico perfeito. A proposta é especialmente relevante diante da longa duração do Arrendamento, evitando que alteração legislativa superveniente resulte na substituição abrupta da mão de obra portuária vinculada ao OGMO/Itajaí e na consequente perda das oportunidades de trabalho dos TPAs.
424	Minuta de Contrato	9.2.5	9.2.5 A Arrendatária deverá apresentar ao Poder Concedente comprovantes de depósito, além dos comprovantes de depósitos de valores individuais já pagos como obrigação prévia à celebração do Contrato referente às indenizações devidas às ex-arrendatárias nos termos do item 27.2.4 do Edital, de mais 3 (três) parcelas anuais e sucessivas de R$ [•], em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, aberta em instituição financeira autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil, nos prazos de até 12 (doze) meses, até 24 (vinte e quatro) meses e até 36 (trinta e seis) meses contados a partir da Data de Assunção, com valores reajustados pelo IPCA acumulado entre o mês da realização da Sessão Pública do Leilão e a data de pagamento de cada parcela anual, referente aos valores devidos à Autoridade Portuária e à ANTAQ. Justificativa: A redação das minutas disponibilizadas caracteriza violação do que foi acordado entre a APM Terminals Itajaí e o Poder Concedente. Conforme o Ofício nº 599/2023/SNPTA-MPOR, na condição “h”, “[o] edital da licitação para o futuro arrendamento ou concessão do terminal estabelecerá que o pagamento da indenização devida à APM Terminals pelo futuro arrendatário será condição para a assinatura do contrato de arrendamento ou concessão [...]”. O Poder Concedente manifestou

			concordância expressa quanto a esta e outras condições. Dessa forma, o pagamento das indenizações devidas deve ocorrer de forma prévia à celebração do contrato, não podendo ocorrer em diferentes parcelas anuais.
425	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		O modelo financeiro exige que o futuro concessionário assuma pagamentos de R$ 293,2 milhões (reequilíbrio da APM Terminals) e R$ 140,4 milhões (ressarcimento por ativos existentes da APM e JBS/Seara). No entanto, a engenharia do projeto reconhece que os equipamentos STS atuais —com alcance limitado a 16 fileiras— são obsoletos e incompatíveis com os navios de maior porte (até 24 fileiras) que o porto busca atender, exigindo sua rápida substituição. Por isso, sugere-se incorporar: Auditoria Técnica e Indenização: Condicionar o pagamento de R$ 140,4 milhões a uma auditoria técnica independente prévia à imissão na posse, ajustando o valor automaticamente para baixo caso sejam detectados vícios ocultos, falta de manutenção ou deterioração em relação ao estado inventariado. Dedução por Desmobilização de Equipamentos Obsoletos: Deduzir da indenização os R$ 1,05 milhão previstos para o desmonte e remoção dos 2 guindastes STS obsoletos, transferindo referido custo ao operador saindo. Valoração por Vida Útil Remanescente: Basear a indenização estritamente no valor contábil residual ou na vida útil remanescente operacional, evitando pagar um valor de "continuidade" por equipamentos que serão sucateados ou substituídos em curto prazo. Entrega de Relatórios Técnicos e Sobressalentes: Vincular o desembolso da indenização à entrega obrigatória do histórico de manutenção, plantas de engenharia e estoque crítico de peças sobressalentes por parte dos operadores saindo.
426	Minuta de Contrato	Cláusula 7 (inclusão de subcláusula sobre desapropriação indireta e turbação por terceiros)	Sugere-se incluir: “As pretensões de terceiros fundadas em apossamento administrativo, desapropriação indireta, posse ou domínio relativas a imóveis da Área do Arrendamento são de responsabilidade exclusiva do Poder Concedente, que assumirá a defesa e responderá por eventual condenação. A Arrendatária será cientificada e poderá intervir nos respectivos processos. A perda da posse por decisão judicial em favor de terceiro enseja recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e suspensão das obrigações correlatas.” A Arrendatária será imitida na posse de área que contém imóveis privados e realizará investimentos sobre ela. Adotada a via da desocupação sem prévia e justa indenização, tende a figurar no polo passivo de ações por desapropriação indireta e a ficar exposta a ordens de reintegração sobre área já edificada. A minuta é silente, e no regime da Subcláusula 13.4 o silêncio opera contra a Arrendatária. Fundamento: CF/1988, art. 5º, XXIV; Decreto-Lei nº 3.365/1941, art. 15-A, §§ 2º e 3º; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 1º.
427	Minuta de Contrato	9.2.5.1.	9.2.5.1. Os pagamentos parcelados previstos na Subcláusula 9.2.5 referem-se exclusivamente aos componentes de titularidade pública discriminados no Edital. Suprimir a remissão ao inexistente “item 9.2.9”. Justificativa: A remissão ao item 9.2.9 constitui erro material, pois esse dispositivo não existe na minuta. Além disso, a identificação do credor e da natureza de cada componente deve ser discriminada e constar ao menos do Anexo referido na redação sugerida. Ao apreciar a concessão do Canal de Acesso Aquaviário ao Porto de Itajaí (TC 017.505/2025-9), o Tribunal de Contas da União registrou que a ANTAQ se comprometeu a ajustar, previamente à publicação do edital, "as designações institucionais e remissões normativas imprecisas, como as referências indevidas à Autoridade Portuária de Santos e erros de numeração de cláusulas e anexos operacionais". Os mesmos defeitos se repetem nestas minutas, e o mesmo saneamento se impõe.
428	Minuta de Contrato	Cláusula 7 (inclusão de subcláusula sobre desapropriação	Sugere-se incluir: “As pretensões de terceiros fundadas em apossamento administrativo, desapropriação indireta, posse ou domínio relativas a imóveis da Área do Arrendamento são de responsabilidade exclusiva do Poder Concedente, que assumirá a defesa e responderá por eventual condenação. A

		indireta e turbação por terceiros)	Arrendatária será cientificada e poderá intervir nos respectivos processos. A perda da posse por decisão judicial em favor de terceiro enseja recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e suspensão das obrigações correlatas.” A Arrendatária será imitida na posse de área que contém imóveis privados e realizará investimentos sobre ela. Adotada a via da desocupação sem prévia e justa indenização, tende a figurar no polo passivo de ações por desapropriação indireta e a ficar exposta a ordens de reintegração sobre área já edificada. A minuta é silente, e no regime da Subcláusula 13.4 o silêncio opera contra a Arrendatária. Fundamento: CF/1988, art. 5º, XXIV; Decreto-Lei nº 3.365/1941, art. 15-A, §§ 2º e 3º; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 1º.
429	Minuta de Contrato	9.3	9.3. [manter a redação] 9.3.1. A regra do caput não se aplica às indenizações devidas a credores privados previstas no Edital, uma vez que os critérios de atualização desses créditos devem seguir os respectivos instrumentos que lhes constituíram. Justificativa: O reajuste anual é adequado a obrigações continuadas do novo contrato, mas não a pagamentos de créditos preexistentes, como o crédito indenizatório referente aos equipamentos da APM Terminals Itajaí, que deve ser atualizado pelo IPCA até a data do efetivo pagamento (Ofício 657/2023/SNPTA-MPOR). Para a indenização de reequilíbrio devida a APM Terminals, o art. 10, §§ 1º a 4º, da Resolução ANTAQ 85/2022, confirma que a data-base da precificação e o período até o efetivo pagamento devem ser considerados. O art. 92, V e VI, da Lei 14.133/2021 também exige critérios claros de data-base e atualização.
430	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Durante os primeiros 6 anos (Fases 1 e 2), os berços 1 a 4 manterão caráter público (compartilhados com cruzeiros e carga geral). A exigência atual de MME equivale a operar em níveis próximos à saturação teórica da capacidade do berço (~90% para 2032-2033), o que distorce o conceito de "movimentação mínima" e não deixa margem operacional perante variabilidades climáticas ou de tráfego. Por isso, sugere-se incorporar: Prioridade Operacional e Ajuste por Uso Público: Normatizar a prioridade de atracação para navios de linha regular de contêineres. Caso o atendimento a cruzeiros ou outros serviços públicos reduza as janelas de atracação do operador, a MME deve ser ajustada para baixo na mesma proporção. Redefinição do Nível da MME: Redesenhar a MME para que represente um verdadeiro piso mínimo de proteção ao Poder Concedente, e não um percentual excessivo da capacidade operacional teórica, permitindo uma margem razoável de flexibilidade operacional. Suspensão por Fatores Externos e Intempéries: Dispor a redução ou suspensão da MME perante restrições de calado no canal de acesso ou fechamentos prolongados do porto determinados pela Autoridade Marítima (neblina ou correntes). Independência do Marco de Exclusividade (Ano 7): Garantir que a exclusividade dos berços para carga no início do Ano 7 não fique condicionada aos prazos ou atrasos na construção do novo píer turístico.
431	Minuta de Edital	12.1.9, 12.1.9.1.,12.1.9.2, III, III	Propõe-se a exclusão dos itens 12.1.9, 12.1.9.1. e 12.1.9.2 da Seção III do Capítulo III. Justificativa: O CADE, quando da análise da outorga do Porto de Itajaí (Processo 08700.001838/2023-30), pautado pela regra da razão, concluiu que, mesmo nos cenários mais conservadores de concentração do mercado relevante de Santa Catarina e Paranaguá, em que o vencedor pudesse deter até 100% de participação no complexo de Itajaí, a probabilidade de exercício desse poder de mercado ou de aumentos abusivos de preços é baixa. A razão está na própria arquitetura do arrendamento. A fixação de obrigações de movimentação mínima de contêineres, somada à existência de capacidade ociosa no terminal, obriga o operador a buscar volume constante de carga. Como as projeções de demanda para os anos seguintes exigem patamares superiores ao histórico recente de movimentação, qualquer tentativa de majorar tarifas seria contraproducente, já que ao afastar a demanda, o operador inviabilizaria o atingimento das metas contratuais e

			se exporia a penalidades. Da mesma forma, o CADE afastou o risco de condutas anticompetitivas decorrentes da entrada de armadores e grupos integrados na disputa. O órgão estabeleceu a tese geral de que não há racionalidade econômica para o fechamento de mercado. Para amortizar os volumosos investimentos exigidos no terminal, o arrendatário precisa, inevitavelmente, atrair e movimentar cargas de armadores concorrentes. Com base nessas salvaguardas contratuais e no incentivo à amortização do capital, a Superintendência-Geral do CADE concluiu pela ausência de riscos concorrenciais pós-leilão. Essa lógica foi aplicada inclusive nas hipóteses de vitória de grandes incumbentes ou grupos verticalizados, atestando que a dinâmica do setor neutraliza incentivos de fechamento tanto a montante quanto a jusante. Do ponto de vista econômico e da atratividade dos arrendamentos, o ponto mais crítico reside no potencial desestímulo ao investimento em terminais públicos decorrente da proibição de consórcios nessa modalidade. Tendo em vista que os armadores são os principais usuários dos terminais de contêineres, a sua participação na licitação, individualmente ou em consórcio, representa um importante fator de atratividade. Ao proibi-los de se consorciar com players regionais experientes, a licitação se torna menos interessante para esses atores, que tendem a direcionar seus investimentos para a construção ou expansão de TUPs, onde não existe tal restrição. Ademais, a integração vertical é uma tendência mundial e qualquer tentativa de limitá-la representaria um retrocesso regulatório e uma desconexão com as melhores práticas internacionais. O Brasil convive historicamente com o desafio de altos custos logísticos, e ineficiências, que necessitam de soluções. Nesse cenário, a integração vertical não representa um risco, mas parte da solução. Esses ganhos sistêmicos, que envolvem melhor planejamento de escalas, logística mais eficiente de contêineres vazios e investimentos massivos antecipados para atender navios cada vez maiores, são praticados mundialmente por grandes armadores e operadores como Cosco (presente em mais de 36 portos a nível mundial), MSC (mais de 70 terminais), Maersk (mais de 60 terminais via APM Terminals), CMA-CGM (mais de 45 terminais, expandindo via compra de participação de controle da Santos Brasil) e DP World (com a integração das operadoras de navegação de cabotagem Unifeeder e Feedertech). Fato é que na licitação da área ITJ01 foram feitos estudos concorrenciais que concluíram por não haver necessidade de re-seleção de players de qualquer natureza. Diante disso, nada justifica a manutenção de restrições prévias a consórcios nessa modalidade, já que: (i) a integração vertical é um caminho natural para a modernização do setor portuário brasileiro; e (ii) os estudos concorrenciais concluíram por não haver risco concorrencial advindo da participação irrestrita de todos os players.
432	Minuta de Contrato	15.2 e 15.4.1	15.4.1. A Arrendatária poderá recusar bens móveis desnecessários ou anormalmente deteriorados, arcando com sua remoção, sem prejuízo das indenizações devidas a terceiros referentes aos equipamentos localizados no terminal, que configuram quantias líquidas e certas devidas pelo Poder Concedente e assumidas pela Arrendatária. Justificativa: O Ofício 599/2023/SNPTA-MPOR registra que não será aplicada providência destinada a reduzir o valor dos bens e que sua deterioração ou destruição posterior à entrega não interfere negativamente na indenização reconhecida em favor da APM Terminals Itajaí. Conforme a condição “e” do acordo celebrado com o Poder Concedente, “não será aplicada qualquer depreciação ou outra providência que resulte em redução do valor mencionado acima”.
433	Minuta de Contrato	3.1.1 do Apêndice 2	O item 3.1.1 do Apêndice 2 exige da Arrendatária declaração de plena concordância com os bens, “nada mais tendo a reclamar do Poder Concedente”. Recomenda-se ressalvar, expressamente, os passivos e vícios ocultos preexistentes que não fossem identificáveis por inspeção diligente por ocasião da aceitação, preservando o direito da Arrendatária

			de reclamá-los e de pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, sob pena de a quitação ampla transferir-lhe riscos não mensuráveis. Sugere-se, assim, ressalvar, no item 3.1.1 do Apêndice 2, os passivos e vícios ocultos preexistentes não identificáveis por inspeção diligente, preservando o direito da Arrendatária de reclamá-los e de pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.
434	Minuta de Edital	Apêndice 4, item 3.5	O item 3.5 do Apêndice 4 afasta, de forma absoluta, o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de atraso na conclusão das Etapas 1 ou 2 do PTO, sem distinguir a causa do atraso. A regra é adequada quando o atraso decorre de ato ou omissão imputável à Arrendatária, mas se mostra desproporcional quando o retardo resulta de fato alheio à sua esfera de risco – notadamente atos ou omissões do Poder Concedente ou dos órgãos intervenientes na expedição da documentação imprescindível (a que alude a Subcláusula 3.1.1.1 do Contrato), condutas da arrendatária anterior, ou eventos de caso fortuito e força maior. A alocação de riscos deve seguir a lógica das Cláusulas 13 e 14 do Contrato e o princípio do equilíbrio econômico-financeiro (art. 9º e 10 da Lei nº 8.987/1995), atribuindo cada risco à parte mais apta a geri-lo. Recomenda-se, portanto, restringir a exclusão do reequilíbrio às hipóteses de atraso imputável à Arrendatária, preservando a matriz de riscos quanto aos demais eventos. Sugere-se a seguinte redação: “3.5. O atraso para a conclusão das Etapas 1 ou 2 do PTO não gerará direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando decorrente de ato ou omissão imputável à Arrendatária. Os atrasos decorrentes de eventos alocados ao Poder Concedente, de condutas da arrendatária anterior, da atuação de órgãos intervenientes ou de caso fortuito e força maior observarão a matriz de riscos do Contrato e ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando cabível.”
435	Minuta de Contrato	Cláusula 7	Sugere-se incluir: “Os juros compensatórios de que trata o art. 15-A do Decreto-Lei nº 3.365/1941, os juros moratórios, os honorários advocatícios sucumbenciais, as custas processuais e os honorários periciais decorrentes dos procedimentos de desapropriação são de responsabilidade exclusiva do Poder Concedente, não integrando o montante indicado na Subcláusula 7.1.2.1.” Na desapropriação judicial, esses encargos podem representar parcela expressiva da condenação: os juros compensatórios incidem em até 6% ao ano sobre a diferença entre a oferta e o valor fixado em sentença, contados da imissão na posse. Sua magnitude é função direta de decisões processuais que competem à Autoridade Portuária. A cláusula genérica “dentre outros desembolsos” da redação vigente é ampla o bastante para alcançá-los, e a explicitação evita controvérsia futura sobre matéria de valor relevante. Fundamento: Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 15, 15-A e 32; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 1º.
436	Minuta de Contrato	9.2.5.1	Requer-se o esclarecimento e a reestruturação do item 9.2.5.1, que apresenta erro material de remissão e agrega, sob um único pagamento, rubricas de naturezas jurídicas distintas. Preliminarmente, aponta-se erro material na cláusula: a remissão é feita ao "item 9.2.9", inexistente na minuta do Contrato. Pelo conteúdo, a intenção foi remeter ao item 9.2.5, que disciplina o pagamento das parcelas de R$ 192.094.430,53. Requer-se a correção da remissão cruzada, pois a imprecisão em cláusula que veicula pagamento de tal magnitude compromete a segurança quanto ao alcance da obrigação. No mérito, a cláusula 9.2.5.1 evidencia que a obrigação de pagamento imposta ao futuro arrendatário agrega, em um só desembolso, quatro rubricas de naturezas jurídicas inteiramente diversas: (i) compensação pelo desequilíbrio do contrato do antigo arrendatário (APM Terminals): assunção de passivo de terceiro; (ii) ressarcimento à APS/SPA: assunção de passivo de terceiro/da autoridade portuária; (iii) ressarcimento de ativos existentes indenizáveis: indenização por bens que será utilizado pelo futuro

			arrendatário; (iv) desapropriação e expansão de áreas: investimento futuro em ampliação do terminal. Cada uma dessas rubricas possui regime jurídico próprio e enseja tratamento distinto: as duas primeiras são passivos alheios ao objeto do arrendamento; a terceira é contraprestação por bens reversíveis, sujeita a critério objetivo de avaliação e depreciação; e a quarta é investimento (CAPEX) que se projeta para o futuro. Consolidá-las em um único valor global e em um mesmo fluxo de parcelas impede a rastreabilidade dos custos, prejudica o julgamento objetivo e a formação isonômica das propostas, e inviabiliza a adequada gestão da equação econômico-financeira ao longo do contrato — inclusive para fins de eventual reequilíbrio, que exige a identificação precisa de cada componente e de seu fato gerador. Requer-se, portanto, a segregação das quatro rubricas no instrumento contratual, com a individualização de seus respectivos valores, fatos geradores e regimes jurídicos, de modo que cada uma receba tratamento próprio e que os licitantes possam precificar suas propostas com clareza quanto à natureza e à alocação de cada encargo.
437	Minuta de Contrato	7.1.6.3	EXCLUSÃO DA OBRIGAÇÃO DE CONSTRUÇÃO DO NOVO PÍER DE PASSAGEIROS ALTERAÇÃO PROPOSTA: Excluir dos Investimentos Mínimos Obrigatórios a implantação do novo píer de passageiros e respectiva dragagem, bem como reavaliar a necessidade dos estudos destinados à sua implantação. Subsidiariamente, caso seja mantida a previsão de investimento, requer-se que sua exigência seja condicionada à demonstração de viabilidade jurídica, técnica e econômico-financeira e à localização da infraestrutura dentro da área do Porto Organizado. Alternativamente, propõe-se que os recursos previstos para esse investimento sejam direcionados à expansão da infraestrutura destinada às atividades objeto do Arrendamento, especialmente mediante aquisição e incorporação da área do Terminal Braskarne ou implantação de estrutura destinada à movimentação de carga geral. JUSTIFICATIVA: O objeto do Arrendamento ITJ01 está relacionado à movimentação e armazenagem de carga conteinerizada e carga geral, enquanto a minuta impõe à Arrendatária investimento obrigatório para implantação de infraestrutura destinada a passageiros. Além da necessidade de demonstrar a pertinência desse investimento com o objeto do Arrendamento, caso o píer seja implantado fora do Porto Organizado, questiona-se sua compatibilidade com o art. 42-A do Decreto nº 8.033/2013, que prevê a possibilidade de autorização de investimentos fora da área arrendada em infraestrutura comum do Porto Organizado. Esse fundamento já havia sido apontado nas contribuições anteriormente elaboradas. Considerando as necessidades de expansão e diversificação das operações do Porto de Itajaí, entende-se mais adequado priorizar investimentos diretamente relacionados às atividades de carga que constituem objeto do ITJ01. Dessa forma, requer-se a exclusão da obrigação de implantação do novo píer de passageiros ou, subsidiariamente, a reavaliação e realocação desse investimento para expansão da infraestrutura portuária destinada à movimentação de contêineres e carga geral, inclusive mediante incorporação da área do Terminal Braskarne.
438	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		Questionamento do item 6. “Avaliação dos Potenciais Passivos Ambientais”, da Seção F - Ambiental no que diz respeito à compatibilização das informações apresentadas na avaliação de passivos ambientais. No referido item, identifica-se uma inconsistência técnica nas conclusões apresentadas sobre o diagnóstico do terminal. Inicialmente, o documento informa que tanto o Porto quanto a antiga arrendatária (APM Terminals) não possuem passivos ambientais declarados (p. 20 da Seção F). Contudo, na sequência, o estudo avalia os indícios de contaminação e conclui pela sua existência na área analisada, mas, paradoxalmente, a enquadra como “área excluída do cadastro” (p. 21 da Seção F). A constatação de que a área apresenta indícios de contaminação é incompatível com a classificação atribuída e com a declaração prévia de

			ausência de passivos, o que gera incerteza quanto ao real diagnóstico ambiental do terreno. O alinhamento acerca da existência de passivos ambientais são premissas indispensáveis para garantir a correta alocação de riscos entre o poder concedente e o futuro arrendatário, evitando insegurança jurídica e reflexos econômico-financeiros indevidos na modelagem do projeto. Diante disso, solicita-se: (i) a revisão e a harmonização das conclusões apresentadas no item 6 da Seção F; e (ii) a demonstração da compatibilidade entre os resultados da avaliação preliminar, a declaração de inexistência de passivos ambientais e a classificação ambiental atribuída à área objeto do arrendamento, fornecendo os subsídios necessários para a adequada matriz de alocação de riscos do empreendimento.
439	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		O estudo de engenharia identifica que o solo atrás dos berços 3 e 4 é estruturalmente insuficiente, exigindo um investimento obrigatório de R$ 75,9 milhões na Fase 1 para construir uma laje estaqueada. Por se tratar de uma infraestrutura existente, qualquer variação geotécnica ou falha estrutural prévia nos muros do berço representa um risco direto de sobrecusto em fundações e atrasos na capacidade operacional inicial. Sugestões de Modificação / Contribuição: Disponibilização de Estudos Geotécnicos de Detalhe: Incorporar no Data Room um levantamento geotécnico completo e atualizado (sondagens específicas na faixa de 40 m) para mitigar a incerteza sobre o subsolo e evitar prêmios de risco excessivos nas propostas da licitação. Condicionamento de Metas à Entrega da Laje: Estabelecer que as metas de produtividade mínima e capacidade dinâmica da Fase 1 sejam exigíveis unicamente a partir da recepção definitiva e validação estrutural da nova laje estaqueada nos berços 3 e 4. Delimitação de Responsabilidade por Estruturas Preexistentes: Esclarecer no contrato que a responsabilidade do concessionário se limita à execução da obra nova, mantendo-se a Autoridade Portuária como responsável pela integridade estrutural prévia e vícios ocultos dos muros de contenção construídos originalmente pelo Estado.
440	Minuta de Contrato	7.1.6.3	EXCLUSÃO DA OBRIGAÇÃO DE CONSTRUÇÃO DO NOVO PÍER DE PASSAGEIROS ALTERAÇÃO PROPOSTA: Excluir dos Investimentos Mínimos Obrigatórios a implantação do novo píer de passageiros e respectiva dragagem, bem como reavaliar a necessidade dos estudos destinados à sua implantação. Subsidiariamente, caso seja mantida a previsão de investimento, requer-se que sua exigência seja condicionada à demonstração de viabilidade jurídica, técnica e econômico-financeira e à localização da infraestrutura dentro da área do Porto Organizado. Alternativamente, propõe-se que os recursos previstos para esse investimento sejam direcionados à expansão da infraestrutura destinada às atividades objeto do Arrendamento, especialmente mediante aquisição e incorporação da área do Terminal Braskarne ou implantação de estrutura destinada à movimentação de carga geral. JUSTIFICATIVA: O objeto do Arrendamento ITJ01 está relacionado à movimentação e armazenagem de carga conteinerizada e carga geral, enquanto a minuta impõe à Arrendatária investimento obrigatório para implantação de infraestrutura destinada a passageiros. Além da necessidade de demonstrar a pertinência desse investimento com o objeto do Arrendamento, caso o píer seja implantado fora do Porto Organizado, questiona-se sua compatibilidade com o art. 42-A do Decreto nº 8.033/2013, que prevê a possibilidade de autorização de investimentos fora da área arrendada em infraestrutura comum do Porto Organizado. Esse fundamento já havia sido apontado nas contribuições anteriormente elaboradas. Considerando as necessidades de expansão e diversificação das operações do Porto de Itajaí, entende-se mais adequado priorizar investimentos diretamente relacionados às atividades de carga que constituem objeto do ITJ01. Dessa forma, requer-se a exclusão da obrigação de implantação do novo píer de passageiros ou, subsidiariamente, a reavaliação e realocação desse investimento para expansão da infraestrutura portuária

			destinada à movimentação de contêineres e carga geral, inclusive mediante incorporação da área do Terminal Braskarne.
441	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Questionamento quanto ao item 2.2.4 “Capacidade futura do sistema de acostagem” da Seção C - Engenharia, com relação à disponibilização dos berços e impactos sobre a exploração do arrendamento. No referido item, o estudo estabelece que, durante os primeiros seis anos de contrato, os quatro berços permanecerão sob gestão pública para resguardar o atendimento a navios de passageiros. Contudo, nesse mesmo período inicial, o arrendatário será responsável por aportar parcela expressiva dos investimentos previstos, incluindo obras no sistema de acostagem e aquisição de equipamentos operacionais de grande porte, alcançando a configuração operacional definitiva apenas ao término das fases de implantação. Essa dinâmica traz incertezas à exequibilidade e ao equilíbrio do projeto. Por um lado, a manutenção dos berços como infraestrutura pública é justificada pela demanda de cruzeiros marítimos, sem que tenham sido apresentados, na Seção B – Estudo de Mercado, estudos de demanda que fundamentem essa reserva de capacidade. Por outro lado, a modelagem econômico-financeira assume uma taxa de ocupação de 88% do tempo de berço para operações de contêineres já nas fases iniciais, premissa que se mostra conflitante com o uso compartilhado da infraestrutura. Diante disso, requer-se: (i) o esclarecimento de como a modelagem econômico-financeira incorporou os efeitos econômicos e operacionais decorrentes da utilização compartilhada dos berços durante os seis primeiros anos de contrato; (ii) a apresentação dos estudos de demanda para operações de navios de passageiros, detalhando os parâmetros da Seção B – Estudo de Mercado que fundamentaram a necessidade de manutenção dos berços sob regime público; e (iii) a demonstração dos mecanismos operacionais e contratuais previstos para assegurar a disponibilidade de 88% do tempo de berço para a movimentação de contêineres em um contexto de compartilhamento da infraestrutura.
442	Minuta de Contrato	7.1.6.3	AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 07/2026-ANTAQ – ARRENDAMENTO ITJ01 Processo nº 50300.031038/2025-84 — Contribuições até 13/08/2026 CONTRIBUIÇÃO Nº 3 — Píer de Passageiros: exclusão do item ii da Cláusula 7.1.6.3 e PPP autônoma — Versão C: Econômico-Argumentativa Questão submetida A Cláusula 7.1.6.3, item “ii”, do Contrato transfere ao arrendatário de contêineres e carga geral o encargo de estudar e implantar, até o Ano 6, novo Píer de Passageiros — inclusive dragagem — fora da área arrendada, sem receita correlata e sem publicação, em formato textual aberto, do respectivo CAPEX (informação não localizada nos documentos examinados; estimativas de imprensa especializada situam o investimento na ordem de R$ 300 milhões). Impactos econômico-financeiros e fundamentos jurídicos Cada real de investimento estranho ao objeto é subtraído da outorga e do capital disponível para o terminal de contêineres. O encargo desloca o lance vencedor em magnitude próxima do seu valor presente, eleva o prêmio de risco e restringe o universo de proponentes, agravando-se, ainda, a matriz de riscos com as Cláusulas 13.1.24/13.1.25 (dragagens de berços). Financiadores tendem a rejeitar CAPEX sem receita vinculada, comprometendo a bancabilidade. Juridicamente, o desenho ofende a exigência de correlação entre objeto, encargos e remuneração (Lei nº 12.815/2013, arts. 3º a 6º; Lei nº 8.987/1995, arts. 11, 18 e 23; Lei nº 14.133/2021, arts. 6º e 18) e configura subsídio cruzado entre carga e passageiros, em tensão com a modicidade tarifária. O terminal de cruzeiros — receita sazonal, forte interface urbana e interesse metropolitano — apresenta perfil clássico de concessão patrocinada ou administrativa (Lei nº 11.079/2004, arts. 2º, 4º, VI, 5º e 8º), admitindo receitas acessórias e imobiliárias associadas, contraprestação pública dimensionada e repartição objetiva de riscos. A exclusão simplifica o contrato de cargas, aumenta a competitividade e

			libera a política pública de passageiros para veículo apto — sem prejuízo à agenda regional dos cruzeiros. Solução proposta e pedidos Requer-se: (i) excluir integralmente o item “ii” da Cláusula 7.1.6.3 (estudos, implantação e dragagem do Píer de Passageiros), com ajuste do EVTEA, do PBI (Edital, 27.2.7) e da NT nº 133/2025; (ii) recomendar ao Poder Concedente a abertura imediata do processo de estruturação autônoma do terminal de cruzeiros — preferencialmente PPP (Lei nº 11.079/2004) —, com participação do Município, do Estado e dos órgãos de turismo, segurança e controle migratório, e cronograma paralelo ao leilão de cargas; (iii) divulgar imediatamente, em formato aberto, o valor estimado do píer constante do EVTEA e as planilhas correspondentes; (iv) subsidiariamente, converter a obrigação em aporte financeiro delimitado e transparente, com valor certo em contrato, vinculado à conta específica do projeto de passageiros, sem execução de obra pelo arrendatário de cargas; e (v) registrar em ata a manifestação de apoio da Administração Portuária ao projeto autônomo de passageiros.
443	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		O modelo impõe cronogramas fixos para investimentos massivos em superestrutura de última geração. No entanto, a viabilidade desses ativos depende criticamente de fatores externos fora do controle do operador: a entrega do canal a -16 m por parte do concessionário do canal, a disponibilidade dos terrenos expropriados, a disponibilidade de potência na rede elétrica externa e, especialmente, a demanda real de mercado. Sugestões de Modificação / Contribuição: Ativação por Capacidade Operacional: Vincular o início dos investimentos das Fases 2 e 3 à demanda real, exigindo sua ativação apenas ao atingir um nível de ocupação da capacidade dinâmica do terminal (por exemplo, entre 80% e 85% em média nos últimos X meses). Condicionantes Externas Prévias para Executar Investimentos: Supeditar as obras à concretização efetiva dos fatores críticos alheios ao concessionário, tais como: a certificação da dragagem a -16 m, a entrega da posse dos terrenos expropriados, a viabilidade técnica de potência emitida pela distribuidora de energia elétrica, entre outros. Ajuste de Metas (MME) e Reequilíbrio Contratual: Ajustar automaticamente as metas de Movimentação Mínima Exigida (MME) e os prazos de investimento sem qualquer penalidade caso essas condicionantes externas não se materializem nos prazos previstos.
444	Estudo ITJ01 - Seção E - Financeiro		Questionamento quanto ao item 3 “Premissas Básicas do Modelo” da Seção E - Financeiro e do Item 5 “Anexo E-1”, com relação ao ressarcimento de ativos existentes. No item 3 do estudo, estipula-se o montante de R$ 140.385.997,30 para o ressarcimento dos ativos existentes. Contudo, o somatório dos equipamentos principais listados no Anexo E-1 perfaz R$ 214.387.658,00, gerando uma divergência não justificada de aproximadamente R$ 74 milhões. Adicionalmente, o Anexo E-1 contempla a previsão de indenização para quatro guindastes móveis (MHCs). Ocorre que um desses equipamentos foi atingido por um incêndio em abril de 2026, fato amplamente divulgado, o que suscita questionamentos sobre a validade de sua manutenção no rol de bens passíveis de ressarcimento. Paralelamente, constata-se uma divergência relevante no inventário físico-financeiro de infraestrutura entre as Seções E (Financeiro) e C (Engenharia). O Anexo C-2 discrimina 1.187 tomadas voltadas à operação portuária e 628 tomadas reefer (sendo 180 na área pública e 448 no RAC), contabilizando corretamente 1.815 unidades. Em contrapartida, o Anexo E-1 menciona expressamente apenas as 628 tomadas reefer, mas mantém o total de 1.815 unidades e o valor correspondente de R$ 64.248.097,00, evidenciando falta de alinhamento entre os cadernos Financeiro e Engenharia. Diante disso, solicita-se: (i) o detalhamento da metodologia utilizada para definir o valor global de ressarcimento de R$ 140,38 milhões, indicando expressamente quais ativos do Anexo E-1 foram considerados e se foram aplicados critérios de depreciação, valor residual, vida útil remanescente ou outros redutores para justificar a

			diferença de R$ 74 milhões; (ii) o esclarecimento quanto à situação do MHC atingido pelo sinistro de abril de 2026, informando se o equipamento permanece contemplado na relação de ativos indenizáveis ou se foi excluído da base de cálculo; e (iii) a conciliação e retificação das informações entre os Anexos E-1 e C-2 relativas à composição das tomadas operacionais e reefer, corrigindo a documentação para assegurar a correspondência entre o inventário e o valor atribuído a esse ativo.
445	Minuta de Edital	17.4	17.4. [manter a redação] 17.4.1. Os créditos indenizatórios de titularidade privada nos montantes indicados neste Edital serão atualizados até o efetivo pagamento ao titular, pelo índice e segundo a metodologia previstos no ato administrativo ou documento técnico que os reconheceu. Justificativa: A adoção de abril de 2025 como data-base geral do projeto não poderia modificar a data-base própria dos créditos preexistentes. Quanto aos créditos relacionados aos equipamentos e ao reequilíbrio contratual devidos à APM Terminals Itajaí S/A (antiga arrendatária), os Ofícios 595 e 599/2023/SNPTA-MPOR registram abril de 2022 e atualização pelo IPCA até o efetivo pagamento. A Lei 14.133/2021 exige que o instrumento contratual identifique preço, condições de pagamento, data-base, periodicidade de reajuste e critérios de atualização monetária (art. 92, V e VI), além de prever no edital as condições de pagamento (art. 25). A Resolução ANTAQ 85/2022 também confirma a relevância da data-base e do efetivo pagamento: o art. 10, §§ 1º a 4º, determina a fixação de data-base para a precificação e a incidência pro rata temporis dos encargos definidos no contrato ou pela ANTAQ até o pagamento. O Edital deve incluir os seguintes critérios para cada crédito: (i) o valor na data-base de origem; (ii) o índice e o período de atualização; (iii) o critério de atualização entre abril de 2025 e o efetivo pagamento; e (iv) o valor atualizado na data de publicação do Edital. A solução proposta evita perda inflacionária e permite maior clareza não só aos titulares dos créditos, mas também para que os licitantes precifiquem corretamente a obrigação. Por esses motivos, sugere-se a inclusão do item 17.4.1, com a redação ora proposta.
446	Minuta de Edital	27.2.10 e Apêndice 4	O item 27.2.10 do Edital fixa prazo de 15 (quinze) dias para o Poder Concedente declarar não objeção ao PTO, mas não disciplina o efeito do silêncio, tampouco exige que eventual objeção seja motivada e objetiva. A ausência de consequência para a inércia da Administração cria risco de indefinição capaz de comprometer o cronograma das obrigações prévias e a Data da Assunção, sobretudo porque a Etapa 1 possui duração máxima de 45 dias (item 3.2 do Apêndice 4). Em linha com a contribuição referente à Subcláusula 4.4 do Contrato e com a boa técnica regulatória, recomenda-se prever que (i) as objeções sejam motivadas e apontem objetivamente as desconformidades com o Apêndice 4; e (ii) o decurso do prazo sem manifestação implique não objeção tácita à elaboração do PTO, ressalvadas as aprovações legalmente indispensáveis a cargo de órgãos intervenientes. Sugere-se acrescentar ao item 27.2.10: “27.2.10.3. As objeções do Poder Concedente deverão ser motivadas e indicarão objetivamente as desconformidades do PTO com o Apêndice 4. Decorrido o prazo de 15 (quinze) dias sem manifestação, considerar-se-á declarada a não objeção à elaboração do PTO, ressalvadas as providências que dependam de aprovação de órgãos intervenientes.”
447	Minuta de Edital	17.2, 22.2 e 27.2.2	AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 07/2026-ANTAQ – ARRENDAMENTO ITJ01 Processo nº 50300.031038/2025-84 — Contribuições até 13/08/2026 CONTRIBUIÇÃO Nº 5 — Autoridade Portuária contratante e afetação integral das receitas ao Porto de Itajaí — Fluxo mínimo superior a R$ 1,86 bilhão — Versão C: Econômico-Argumentativa Questão submetida O desenho financeiro do ITJ01 dirige à “Autoridade Portuária” um fluxo mínimo de R$ 1.862.352.248,70 em 25 anos — Valor Fixo de R$ 798.781.782,00 (R$ 2.662.605,94 × 300 meses) e Valor Variável mínimo garantido pela MME de

			R$ 1.063.570.466,70 —, além do Valor da Outorga e das parcelas extraordinárias de R$ 768,4 milhões, sem identificar a contraparte no preâmbulo do Contrato, sem afetar as receitas ao Porto e sem disciplinar a sucessão de titularidade. Impactos econômico-financeiros e fundamentos jurídicos Trata-se da maior fonte de financiamento do Porto de Itajaí nas próximas décadas. Sob o Convênio nº 08/1997, a receita portuária era, por cláusula, aplicada exclusivamente no custeio, manutenção e investimento do próprio porto (Cl. 3ª, § único). Extinta a delegação, as receitas passaram a integrar o caixa de estatais federais sediadas em outros estados (APS/Santos; CODEBA/Bahia), com aplicação apenas "prioritária" (Convênios nº 002/2024 e nº 01/2025, Cl. 5.3) e horizonte de nova sucessão (Companhia Docas do Estado de Santa Catarina — Convênio nº 01/2025, Cl. 9.2). A ausência de identificação da contraparte (preâmbulo em branco) e de cláusula de afetação expõe fluxo bilionário a mudanças de política de caixa estranhas à comunidade portuária catarinense, com risco de litígios de titularidade a cada sucessão e de pedidos de reequilíbrio pelo arrendatário. O item 27.2.4 do Edital, ademais, dirige R$ 192.094.430,53 a "conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente" sem titular definido, sem finalidade expressa e sem regra de movimentação. A afetação contratual, ancorada na Lei nº 12.815/2013 (arts. 17 e 18) e replicando o padrão histórico do Porto de Itajaí, é medida de baixíssimo custo redacional e altíssimo valor institucional, protegendo pagador, financiador e comunidade portuária. Solução proposta e pedidos Requer-se: (i) preencher o preâmbulo do Contrato com a identificação nominal da Administração do Porto (atualmente CODEBA – Convênio nº 01/2025), com CNPJ e qualificação; (ii) incluir na Cláusula 9 regra de afetação integral e exclusiva do Valor da Outorga e dos Valores do Arrendamento (fixo, variável e acessórios) ao Porto Organizado de Itajaí, em conta vinculada com contabilidade segregada e prestação anual de contas à ANTAQ; (iii) prever sub-rogação automática da posição contratual à administração sucessora, sem aditivo, anuência ou novação de riscos; (iv) disciplinar, no item 27.2.4 do Edital e na Cláusula 9.2.5 do Contrato, a conta das parcelas extraordinárias — titularidade, finalidade, movimentação e fiscalização; (v) ajustar os itens 17.2, 22.2 e 27.2.2 do Edital para referirem a conta vinculada e a identificação da credora; (vi) prever expressamente que a superveniente criação da Companhia Docas do Estado de Santa Catarina, ou qualquer novo convênio, não altera a destinação das receitas nem as condições do contrato; e (vii) registrar, no relatório da audiência, o compromisso de manutenção da afetação em qualquer instrumento sucessivo.
448	Minuta de Edital	12.1	RESTRIÇÃO À PARTICIPAÇÃO PARA EVITAR CONCENTRAÇÃO DO MERCADO ALTERAÇÃO PROPOSTA: Incluir entre as limitações à participação regra destinada a impedir concentração excessiva da movimentação portuária de contêineres no Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes. REDAÇÃO SUGERIDA: 12.1.X. Não poderão participar do Leilão, isoladamente ou em Consórcio, empresas ou integrantes de Grupo Econômico que detenham participação societária, controle ou influência relevante sobre terminal portuário concorrente dedicado à movimentação de contêineres no mercado relevante do Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, quando a adjudicação do ITJ01 ao mesmo Grupo Econômico resultar em risco relevante de concentração de mercado, redução da concorrência ou domínio da oferta de serviços portuários, conforme análise concorrencial da ANTAQ e, quando cabível, do CADE. JUSTIFICATIVA: O ITJ01 possui relevância estratégica para a movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes. Sua adjudicação a Grupo Econômico que já detenha terminal concorrente relevante na mesma área de influência poderá resultar em concentração da capacidade portuária sob controle comum, reduzindo a competição entre terminais. A própria minuta reconhece a necessidade de preservação da concorrência, inclusive atribuindo à Arrendatária a obrigação de observar medidas

			determinadas pela ANTAQ e pelo Poder Concedente para correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou em sua área de influência. A ANTAQ já adotou restrições à participação em outros certames portuários quando identificados riscos concorrenciais, reconhecendo que a tutela da concorrência pode exigir limitações para preservar a descentralização do mercado. Assim, propõe-se a realização de análise concorrencial prévia do mercado relevante do Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes e a inclusão, no item 12.1, de restrição à participação de empresas ou Grupos Econômicos cuja adjudicação do ITJ01 possa resultar em concentração relevante, redução da concorrência ou domínio da oferta de serviços portuários. Subsidiariamente, caso não seja adotada vedação integral, sugere-se modelo de participação condicionada, permitindo que agentes com participação relevante no mercado somente possam ser declarados vencedores na ausência de propostas válidas de empresas ou Grupos Econômicos independentes, solução que já possui precedente em certames analisados pela ANTAQ. Eu considero o pedido subsidiário particularmente importante. Ele torna a contribuição menos suscetível à resposta de que a vedação reduziria a competitividade do próprio leilão: o concorrente dominante não fica necessariamente excluído, mas sua vitória fica condicionada à inexistência de proposta válida de um agente independente.
449	Minuta de Edital	27.2.4	Inserir o seguinte subitem: 27.2.4.1. Integram o Edital, como anexos, as memórias de cálculo dos valores devidos a terceiros e que compõem o montante do item 27.2.4. Justificativa: A obrigação imposta à vencedora, a título de arrendamento inicial, integra diretamente a equação econômico-financeira do certame. Sua composição deve constar de memórias de cálculo claras. A Seção D do EVTEA divulga apenas os montantes agregados acima, fazendo referência a documentos não disponibilizados (Nota Técnica nº 33/2025/AG-INFRASA – SEI nº 2785297) e sem discriminar precisamente a parcela dos ativos atribuída à antiga arrendatária. Não há, nos documentos publicados, detalhamento sobre a quantia devida à APM Terminals Itajaí S/A e à JBS a título de indenização pelos equipamentos portuários, por exemplo. Os arts. 5º, 18 e 25 da Lei 14.133/2021 consagram planejamento, transparência, motivação, segurança jurídica e divulgação dos elementos integrantes do edital. O art. 50 da Lei 9.784/1999 exige motivação explícita, clara e congruente para atos que afetem direitos ou imponham encargos. A Resolução ANTAQ 85/2022 exige documentação técnica e econômico-financeira adequada no EVTEA e no processo de reequilíbrio (arts. 3º, 9º, § 3º, e 17 a 18). A publicidade das memórias também permite verificar se houve depreciação, amortização, glosa ou alteração da data-base dos bens da antiga arrendatária. Além disso, o Acórdão 1.274/2026-TCU-Plenário, no TC 017.505/2025-9, recomendou à ANTAQ que, em futuros processos de desestatização, assegure a publicidade das memórias de cálculo relativas às fórmulas paramétricas de reajustamento desde a audiência pública. Embora a deliberação trate de fórmula específica da concessão do canal, o mesmo racional de transparência e previsibilidade se aplica ao caso do terminal de Itajaí. Por esses motivos, sugere-se a inclusão do subitem 27.2.4.1, com a redação ora proposta.
450	Minuta de Contrato	N/A	O Contrato e o Apêndice 1 referem-se ao Porto de Itajaí/autoridade portuária local como interveniente e signatária de termos e como titular de competências (definição de regras de acesso a Berços, recebimento de Tarifa Portuária, entre outras). Considerando que a administração do Porto de Itajaí foi transferida à CODEBA a partir de janeiro de 2026, recomenda-se esclarecer, de forma expressa, qual entidade celebrará e assinará os instrumentos na condição de Administração do Porto/autoridade portuária, bem como as competências que lhe caberão, evitando indeterminação quanto à parte signatária e às atribuições da Administração do Porto ao longo do Arrendamento. Sugere-se, assim,

			esclarecer, no Contrato e no Apêndice 1, qual entidade atuará e assinará os instrumentos na condição de Administração do Porto/autoridade portuária do Porto de Itajaí – à luz da assunção pela CODEBA –, bem como as respectivas competências, assegurando certeza quanto à parte signatária.
451	Minuta de Contrato	17.2, 22.2 e 27.2.2	AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 07/2026-ANTAQ – ARRENDAMENTO ITJ01 Processo nº 50300.031038/2025-84 — Contribuições até 13/08/2026 CONTRIBUIÇÃO Nº 5 — Definição da Autoridade Portuária contratante e afetação integral das receitas de outorga e arrendamento ao Porto Organizado de Itajaí (preâmbulo e Cláusula 9 do Contrato; itens 17.2, 22.2 e 27.2.2 do Edital) — Fluxo mínimo superior a R$ 1,86 bilhão — Versão A: Jurídico-Institucional Questão submetida Impugnam-se o preâmbulo e a Cláusula 9 da Minuta de Contrato e os itens 17.2, 22.2, 27.2.2 e 27.2.4 do Edital: dirigem à “Autoridade Portuária” pagamentos bilionários sem identificar a Administração do Porto contratante (preâmbulo com denominação e CNPJ em branco), sem afetação das receitas ao Porto de Itajaí e sem disciplina de sucessão de titularidade ao longo do contrato de 25 anos, prorrogável. Fundamentos essenciais Contrato administrativo de longo prazo exige partes determinadas e regime claro de sucessão (Lei nº 14.133/2021, art. 89; Lei nº 8.987/1995; LINDB, art. 20). A Lei nº 12.815/2013 (arts. 17 e 18) atribui à administração do porto a gestão do próprio porto organizado, tendo as receitas de arrendamento e outorga como fonte natural de custeio, manutenção, acessos e investimentos locais. O Convênio nº 08/1997 (Cláusula 3ª, § único) traduzia esse princípio impondo aplicação exclusiva; os Convênios nº 002/2024 e nº 01/2025, precários e de 1 ano, regrediram para aplicação apenas “prioritária” (Cl. 5.3), no ambiente de sucessão APS → CODEBA → futura Companhia Docas do Estado de Santa Catarina (Convênio nº 01/2025, Cl. 9.2). A contabilidade segregada exigida dos convênios (Cl. 5.1 e 7.1, XXII) deve migrar do plano precário para o contrato, tornando-se oponível a qualquer sucessora. Por fim, a sub-rogação automática — à semelhança do que fez o Convênio nº 08/1997 com a ADHOC/SPI (Cl. 6ª, § 2º) — assegura estabilidade jurídica e evita renegociação a cada troca de administrador. Solução proposta e pedidos Requer-se: (i) preencher o preâmbulo do Contrato com a identificação nominal da Administração do Porto (atualmente CODEBA, na condição de administradora do Porto Organizado de Itajaí — Convênio nº 01/2025), com CNPJ e qualificação; (ii) incluir cláusula de afetação na Cláusula 9, determinando que a integralidade do Valor da Outorga e dos Valores do Arrendamento (fixo, variável e acessórios) será recolhida a conta vinculada ao Porto Organizado de Itajaí e aplicada integral e exclusivamente em seu custeio, manutenção, sinalização, acessos, expansão e investimentos, com contabilidade segregada e prestação anual de contas à ANTAQ; (iii) incluir cláusula de sub-rogação automática da posição contratual de Administração do Porto ao ente que legitimamente a suceder, mantidas todas as cláusulas — inclusive a afetação —, independentemente de aditivo ou anuência da Arrendatária e sem novação de riscos; (iv) disciplinar, no item 27.2.4 do Edital e na Cláusula 9.2.5 do Contrato, a conta das parcelas extraordinárias (titularidade, finalidade, movimentação e fiscalização); (v) ajustar os itens 17.2, 22.2 e 27.2.2 do Edital para referirem a conta vinculada e a identificação da credora; e (vi) registrar, no relatório da audiência, o compromisso de manutenção da afetação em qualquer instrumento sucessivo de administração do Porto.
452	Minuta de Edital	Item 12.1.9 (e subitem 12.1.9.1), Item 1.1, Item 9.1, Item 11.4, Item 11.5, Item 11.7, Item 12.1.3 e Item 27.2.8	1. Ausência de Trava para Participação Isolada (Item 12.1.9 do Edital): A minuta de edital submetida à Audiência Pública nº 07/2026 não contém qualquer limitação à participação isolada de operador incumbente verticalmente integrado a armador (TUP Portonave S/A — grupo TiL/MSC), ainda que detentor de posição dominante no próprio Complexo Portuário de Itajaí. O item 12.1.9 do Edital proíbe apenas a formação de consórcio entre grupos verticalizados, mas permite que qualquer um deles vença e arremate o ativo de forma isolada. Isso produz

			um risco concreto de concentração incompatível com a livre concorrência (arts. 170, IV, e 173, § 4º, da Constituição Federal), com as diretrizes do art. 3º, V e VI, da Lei nº 12.815/2013, e com o art. 36 da Lei nº 12.529/2011. 2. Incoerência Lógica e Inobservância de Recomendações do TCU: O remédio adotado no item 12.1.9 não guarda pertinência lógica com o risco diagnosticado nos estudos, pois endereça a hipótese menos provável (consórcio) e deixa desguarnecida a mais provável (vitória isolada). Ademais, descumpre a recomendação do item 9.3.1.2 do Acórdão nº 245/2023-TCU-Plenário, que orientou avaliar o condicionamento da participação de grupos verticalizados à manifestação prévia e favorável do CADE. 3. Vícios Formais de Redação no Edital: (a) Ausência de definição da expressão "Grupo Econômico" no rol do Item 1.1 do Edital, o que gera risco de esvaziamento por via hermenêutica; (b) Divergência entre o texto do Item 12.1.9.1 ("contêineres") e a Nota Técnica que o fundamentou ("contêineres e carga geral"), restringindo indevidamente o alcance da vedação. 4. Pedidos e Propósitos de Alteração do Edital: Requer-se a correção das divergências de redação, a inclusão do conceito de Grupo Econômico no Item 1.1 e a adoção de salvaguarda estrutural ex-ante proporcional, sugerindo-se: (i) cláusula de vitória condicionada (moldes do STS13A - Leilão 02/2019-ANTAQ e IQI16 - Acórdão 930/2026-TCU); (ii) condicionamento à manifestação do CADE; (iii) modelo licitatório bifásico (moldes do Tecon Santos 10); ou (iv) participação condicionada ao desinvestimento.
453	Minuta de Contrato	2.3 e 2.3.1	A Subcláusula 2.3 cede a Área do Arrendamento em caráter ad corpus e afasta a vinculação do Poder Concedente às descrições, extensão e confrontações da Subcláusula 2.1.1, ao mesmo tempo em que a área é disponibilizada de forma faseada (196.311 m², 212.230 m² e 295.315 m²). A cláusula transfere integralmente à Arrendatária o risco de divergência entre a área e a infraestrutura descritas nos documentos do certame e aquela efetivamente disponível, sem que os interessados disponham, no prazo da licitação, de tempo hábil para auditoria física exaustiva. Em coerência com a contribuição relativa ao item 7.8 do Edital (premissas vinculantes) e com os princípios da isonomia e da seleção da proposta mais vantajosa, recomenda-se que as informações sobre a existência, a dimensão e a disponibilidade das áreas e infraestruturas nas datas de faseamento sejam tratadas como premissas vinculantes, ensejando recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na hipótese de divergência relevante entre o previsto e o efetivamente disponibilizado, preservado o caráter ad corpus apenas quanto a variações não substanciais. Tal premissa é necessária, inclusive, diante do disposto no art. 36 da Portaria MInfra n.º 530/2019, sob pena de sujeitar a Arrendatária a discussões sobre adequação da área decorrente de falhas nos dados do certame. Vale lembrar que eventuais retificações decorrentes do caráter ad corpus não poderão, como regra, alterar o escopo de obrigações assumidas pela Arrendatária para fins da equação econômico-financeira licitada. Dessa forma, é necessário que a metragem da área, sobre a qual o layout e o PBI são dimensionados, seja vinculante. Sugere-se incluir Subcláusula: “2.3.2. Sem prejuízo do caráter ad corpus, a existência, a dimensão e a disponibilidade das áreas e infraestruturas nas datas de faseamento previstas na Subcláusula 2.1.1 constituem premissas vinculantes; a divergência relevante entre tais premissas e a área efetivamente disponibilizada à Arrendatária ensejará Revisão Extraordinária para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos da Cláusula 14.”
454	Minuta de Contrato	tem / Cláusula: Subcláusula 7.1.6.3 (Quadro de Investimentos Fora da Área Arrendada)	1. Qualificação Conceitual: De "Píer" para "Terminal de Cruzeiros Integrado (Home Port/Hub)": A Subcláusula 7.1.6.3 do Contrato prevê genericamente a obrigação de implantar um "novo píer de passageiros". Torna-se espacial e operacionalmente necessário ajustar o escopo da obrigação para "Terminal de Cruzeiros de Itajaí (Home Port/Hub)". A simples construção de uma estrutura física de atracação (píer)

			é insuficiente para atender às exigências operacionais e regulatórias do turismo marítimo moderno de escala. O objeto deve englobar obrigatoriamente a edificação do terminal receptivo terrestre de passageiros (check-in, salões de embarque/desembarque, pátios de bagagem e acessos rodoviários), além das instalações para atuação dos órgãos de fiscalização (ISPS Code, Alfândega/RFB, Polícia Federal, Anvisa e Vigiagro). 2. Viabilidade Técnica da Convivência entre Cargas e Passageiros: Estudos técnicos de engenharia e modelagem numérica (NUP 50020.004850/2026-64 — Instituto Mais Itajaí) já doados ao Poder Concedente comprovam que a operação de navios de cruzeiro de grande porte no estuário do Rio Itajaí-Açu é plenamente compatível com o tráfego comercial de contêineres e carga geral. Modelagens hidrodinâmicas e simulações de amarração (passing vessel) demonstram que a presença do navio de passageiros atracado atende rigorosamente aos critérios de segurança das diretrizes do PIANC e da OCIMF. 3. Repactuação e Antecipação dos Prazos Contratuais: A minuta fixa a entrega do EVTEA/manobrabilidade até o final do Ano 3 e a conclusão das obras até o final do Ano 6. Como o acervo técnico náutico e operacional já foi colocado à disposição da União, a arrendatária não partirá do zero. Requer-se a repactuação dos prazos da Subcláusula 7.1.6.3 para: (a) Antecipação dos estudos (EVTEA/Manobrabilidade) do final do Ano 3 para o final do Ano 1; e (b) Antecipação da entrega das obras do Terminal do final do Ano 6 para o final do Ano 4 do contrato.
455	Minuta de Contrato	7.1.6.3	AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 07/2026-ANTAQ – ARRENDAMENTO ITJ01 Processo nº 50300.031038/2025-84 — Contribuições até 13/08/2026 CONTRIBUIÇÃO Nº 3 — Píer de Passageiros: exclusão do item ii da Cláusula 7.1.6.3 do Contrato e estruturação autônoma do terminal de cruzeiros por PPP (Lei nº 11.079/2004) — Versão A: Jurídico-Institucional Questão submetida Impugna-se o item “ii” da Cláusula 7.1.6.3 da Minuta de Contrato, que impõe à Arrendatária, como “investimento fora da área do arrendamento”, elaborar EVTEA e implantar, até o final do Ano 6, novo Píer de Passageiros — inclusive dragagem — fora da área arrendada, embora o objeto licitado se restrinja à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral (Edital, item 2.3). Fundamentos essenciais O regime dos arrendamentos portuários (Lei nº 12.815/2013, arts. 4º a 6º; Decreto nº 8.033/2013) e das concessões (Lei nº 8.987/1995, arts. 11, 18 e 23) exige correlação entre objeto, encargos e remuneração. Encargo de infraestrutura alheia ao objeto, fora da área arrendada, sem receita correlata, sem estudos próprios (demanda turística, urbanismo, acessos, migração e alfandegamento) e sem parâmetros técnicos definidos, desnatura o contrato, ofende a exigência de projeto suficiente para a licitação (Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XX e XXV, e 18) e compromete a comparabilidade das propostas. Configura, ademais, subsídio cruzado entre carga e passageiros, incompatível com a modicidade tarifária (Lei nº 12.815/2013, art. 3º). O terminal de cruzeiros, por sua natureza — receita tarifária sazonal, forte interface urbana e interesse metropolitano —, ajusta-se ao regime de concessão patrocinada ou administrativa (Lei nº 11.079/2004, arts. 2º, 4º, VI, 5º e 8º), com contraprestação pública dimensionada, garantias e repartição objetiva de riscos, permitindo, ainda, participação do Município (planejamento urbano e acessos), dos órgãos de migração e alfandegamento e da Administração Portuária. Registre-se, por fim, que o CAPEX específico do píer não foi publicado em formato textual — a Tabela 1 da NT nº 133/2025 encontra-se em imagem e as planilhas do EVTEA não foram disponibilizadas em formato aberto. Solução proposta e pedidos Requer-se: (i) excluir integralmente o item “ii” da Cláusula 7.1.6.3 do Contrato (estudos e implantação do Píer de Passageiros e dragagem associada), com os reflexos no PBI (Edital, 27.2.7), no EVTEA e na NT nº 133/2025; (ii) recomendar ao Poder Concedente, no relatório da audiência, a abertura de processo de estruturação autônoma do terminal de passageiros/cruzeiros — concessão, arrendamento

			específico ou PPP (Lei nº 11.079/2004) —, com estudos de demanda turística, engenharia, receitas (inclusive acessórias e imobiliárias), contraprestação, garantias, repartição de riscos, integração urbana e viária, segurança, controle migratório e alfandegamento, ouvidos o Município, a Administração Portuária e os órgãos federais competentes; (iii) subsidiariamente, publicar o CAPEX de referência do item "ii", converter a obrigação em aporte financeiro limitado a valor certo, vinculado a conta específica do projeto de passageiros, vedadas obrigações de obra e operação; e (iv) registrar em ata a manifestação da Administração Portuária de apoio ao projeto autônomo de passageiros.
456	Minuta de Contrato	26.4.1.14	A Subcláusula 26.4.1.14 submete a condenação do Poder Concedente ao regime de precatório ou requisição de pequeno valor. Recomenda-se ressalvar que, quando a condenação decorrer do reconhecimento de desequilíbrio econômico-financeiro, a recomposição observe os mecanismos de reequilíbrio previstos no próprio Contrato (revisão de valores, prorrogação, indenização e demais formas), e não necessariamente a via do precatório, assegurando a efetividade e a tempestividade da recomposição e a bancabilidade do projeto. A contribuição se ampara, inclusive, no precedente validado pelo Superior Tribunal de Justiça no âmbito do Recurso Especial n.º 2.223.325-RJ. Sugere-se, assim, dispor, na Subcláusula 26.4.1.14, que a condenação do Poder Concedente fundada em desequilíbrio econômico-financeiro será satisfeita segundo os mecanismos de recomposição previstos no Contrato, e não exclusivamente por precatório ou requisição de pequeno valor.
457	Minuta de Edital	17.4	17.4. [manter a redação] 17.4.1. Os créditos indenizatórios de titularidade privada nos montantes indicados neste Edital serão atualizados até o efetivo pagamento ao titular, pelo índice e segundo a metodologia previstos no ato administrativo ou documento técnico que os reconheceu. Justificativa: A adoção de abril de 2025 como data-base geral do projeto não poderia modificar a data-base própria dos créditos preexistentes. Quanto aos créditos relacionados aos equipamentos e ao reequilíbrio contratual devidos à APM Terminals Itajaí S/A (antiga arrendatária), os Ofícios 595 e 599/2023/SNPTA-MPOR registram abril de 2022 e atualização pelo IPCA até o efetivo pagamento. A Lei 14.133/2021 exige que o instrumento contratual identifique preço, condições de pagamento, data-base, periodicidade de reajuste e critérios de atualização monetária (art. 92, V e VI), além de prever no edital as condições de pagamento (art. 25). A Resolução ANTAQ 85/2022 também confirma a relevância da data-base e do efetivo pagamento: o art. 10, §§ 1º a 4º, determina a fixação de data-base para a precificação e a incidência pro rata temporis dos encargos definidos no contrato ou pela ANTAQ até o pagamento. O Edital deve incluir os seguintes critérios para cada crédito: (i) o valor na data-base de origem; (ii) o índice e o período de atualização; (iii) o critério de atualização entre abril de 2025 e o efetivo pagamento; e (iv) o valor atualizado na data de publicação do Edital. A solução proposta evita perda inflacionária e permite maior clareza não só aos titulares dos créditos, mas também para que os licitantes precifiquem corretamente a obrigação. Por esses motivos, sugere-se a inclusão do item 17.4.1, com a redação ora proposta.
458	Minuta de Contrato	9.2.5 do Contrato; item 27.2.4 do Edital	AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 07/2026-ANTAQ – ARRENDAMENTO ITJ01 Processo nº 50300.031038/2025-84 — Contribuições até 13/08/2026 CONTRIBUIÇÃO Nº 2 — Ressarcimento à APS: exclusão da modelagem, prestação de contas do período de descentralização e simetria com a CODEBA — Versão B: Executivo-Regulatória Problema regulatório identificado A modelagem incorpora, no pacote de pagamentos iniciais do ITJ01 (R$ 768.377.722,12 — Cl. 9.2.5 do Contrato; item 27.2.4 do Edital), R$ 76.620.562,80 a título de ressarcimento à APS por dispêndios realizados na gestão descentralizada, sem publicação da memória de cálculo, sem demonstrativo do período (receitas x despesas) e sem regra

			de tratamento uniforme para a CODEBA — atual administradora sob idêntica arquitetura convenial. Consequência prática e riscos regulatórios A NT nº 133/2025 apresenta apenas o rol de dispêndios brutos, sem confronto com as receitas arrecadadas pela APS ao amparo do Convênio nº 002/2024 (Cl. 5.2 a 5.4). O desenho gera três riscos regulatórios simultâneos: (a) dupla remuneração — a administradora arrecadou receita do Porto e receberá, adicionalmente, indenização sobre despesa bruta; (b) transferência de passivo municipal (débitos da antiga SPI) a terceiro estranho à relação de delegação (Convênio nº 08/1997), quando a via correta é o regresso contra o Município (Convênio nº 002/2024, Cl. 7ª, parágrafo único); (c) precedente assimétrico contra a CODEBA, que administra o Porto desde 3/1/2026 sob o Convênio nº 01/2025 e ficará sem critério análogo para seu período. Sob a ótica de governança e transparência, a parcela não atende aos deveres de motivação (Lei nº 9.784/1999, art. 50; LINDB, art. 20) e distorce a comparabilidade das propostas, comprometendo a competitividade do certame. Solução proposta e pedidos Requer-se à ANTAQ: (i) excluir da Cláusula 9.2.5/9.2.5.1 do Contrato e do item 27.2.4 do Edital a fração de R$ 76.620.562,80, com recálculo das quatro parcelas de R$ 192.094.430,53; (ii) subsidiariamente, condicionar qualquer ressarcimento à prestação de contas completa do período (receitas, despesas, investimentos e saldo), homologada pelo MPOR com fiscalização da ANTAQ, admitido somente o saldo líquido comprovado, excluídos os passivos de origem municipal com regresso ao Município; (iii) instituir regra de tratamento simétrico, com critério único e memória de cálculo pública, aplicável à CODEBA quanto ao seu período de gestão, inclusive quanto a débitos municipais; (iv) divulgar, no curso desta audiência, a memória de cálculo dos R$ 76,6 milhões e o demonstrativo de receitas e despesas da gestão APS; e (v) ajustar EVTEA e Nota Técnica nº 133/2025, vedado o repasse do encargo ao futuro arrendatário.
459	Minuta de Contrato	24.4.8	A Subcláusula 24.4.8 autoriza a retenção de créditos da Arrendatária até o limite dos prejuízos causados ao Poder Concedente. Recomenda-se qualificar que a retenção se limite aos prejuízos efetivamente comprovados e que sejam de responsabilidade exclusiva da Arrendatária, apurados em processo que assegure o contraditório, afastando a retenção por prejuízos decorrentes de riscos alocados ao Poder Concedente ou de corresponsabilidade.
460	Minuta de Edital	Item 19.2 e Item 19.2.1	1. Obrigatoriedade de Sociedade de Propósito Específico (SPE) para Proponente Isolada: Nos termos do Item 19.2 da minuta do Edital, a constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE) é obrigatória apenas para Consórcios e pessoas jurídicas estrangeiras, sendo facultativa para a proponente que participe de forma isolada, à qual se admite a constituição de mera filial, sucursal ou assemelhada. 2. Risco de Subsídio Cruzado e Prejuízo à Fiscalização: A permissão de exploração por filial prejudica a identificação de eventual subsídio cruzado entre ativos do mesmo grupo econômico e o terminal privado vizinho. A segregação societária e patrimonial por meio de SPE autônoma é indispensável para facilitar a aferição da Movimentação Mínima Exigida, a fiscalização de práticas de priorização e a apuração da receita tributária municipal. 3. Pedido: Requer-se a alteração do Item 19.2 do Edital para tornar obrigatória a constituição de SPE também para proponentes isoladas.
461	Minuta de Edital	27.2.4	27.2.4.6. A comprovação do pagamento integral e atualizado dos créditos indenizatórios de titularidade privada constitui condição prévia para a convocação da Adjudicatária e para a assinatura do Contrato. 27.2.4.7. O parcelamento posterior à Data de Assunção, nos termos da cláusula 9.2.5 do Contrato, alcançará exclusivamente os componentes de titularidade pública, devidos à Autoridade Portuária e à ANTAQ. Justificativa: A parcela inicial de 25% é calculada sobre um montante agregado e não assegura a quitação de nenhum crédito indenizatório específico. O contrato, ademais, permite

			que o saldo seja pago em até três anos após a Data de Assunção, que é posterior à assinatura e depende do PBI e do PTO. Assim, os credores suportariam riscos adicionais importantes, como risco de crédito e custo de oportunidade adicionais. As indenizações devidas à APM Terminals já foram definitivamente fixadas e quantificadas há muito tempo, de modo que a demora adicional no seu pagamento viola a segurança jurídica (art. 30 da LINDB). Além disso, essa sistemática de pagamento viola a isonomia (arts. 5º, caput, e 37, caput, CF), uma vez que em casos anteriores as indenizações foram previstas como condição prévia à assinatura do contrato (confira-se, por exemplo, a cláusula 27 da minuta de edital do TECON STS10). Além disso, a redação das minutas disponibilizadas caracteriza violação do que foi acordado entre a APM Terminals Itajaí e o Poder Concedente. Conforme o Ofício nº 599/2023/SNPTA-MPOR, na condição "h", "O edital da licitação para o futuro arrendamento ou concessão do terminal estabelecerá que o pagamento da indenização devida à APM Terminals pelo futuro arrendatário será condição para a assinatura do contrato de arrendamento ou concessão [...]". O Poder Concedente manifestou concordância expressa quanto a esta e outras condições. Dessa forma, o pagamento das indenizações devidas deve ocorrer de forma prévia à celebração do contrato, não podendo ocorrer em diferentes parcelas anuais. A clareza das condições de pagamento também é exigida pelos arts. 25 e 92, V e VI, da Lei 14.133/2021 e reduz a assimetria de informação e o risco de litígio.
462	Minuta de Contrato	3	A minuta fixa prazo de 25 anos, admitida a Prorrogação até 70 anos "a exclusivo critério do Poder Concedente" (Subcláusula 3.3), com interpretação restritiva (Subcláusula 1.2.6) e sem direito subjetivo à Prorrogação (Subcláusula 3.6). Embora a Prorrogação seja efetivamente faculdade discricionária, a conjugação da interpretação restritiva com a ausência de parâmetros vinculantes de decisão pode reduzir a previsibilidade e afetar a bancabilidade e a amortização de investimentos de maturação longa. Sem suprimir a discricionariedade, recomenda-se prever que a decisão sobre a Prorrogação seja motivada e observe os critérios objetivos já enunciados na Subcláusula 3.4.1 (desempenho, adimplemento e cumprimento de metas), assegurando à Arrendatária adimplente a análise do pedido à luz desses parâmetros e em prazo definido, o que confere maior segurança sem transferir ao particular direito à renovação. Sugere-se incluir Subcláusula: "3.4.3. O Poder Concedente decidirá o pedido de Prorrogação de forma motivada, à luz dos critérios objetivos da Subcláusula 3.4.1, em prazo não superior a [•] meses contados de sua apresentação, sem que isso importe reconhecimento de direito subjetivo à Prorrogação."
463	Minuta de Contrato	Subcláusula 7.1.6.3	1. Qualificação Conceitual: De "Píer" para "Terminal de Cruzeiros Integrado (Home Port/Hub)": A Subcláusula 7.1.6.3 do Contrato prevê genericamente a obrigação de implantar um "novo píer de passageiros". Torna-se espacial e operacionalmente necessário ajustar o escopo da obrigação para "Terminal de Cruzeiros de Itajaí (Home Port/Hub)". A simples construção de uma estrutura física de atracação (píer) é insuficiente para atender às exigências operacionais e regulatórias do turismo marítimo moderno de escala. O objeto deve englobar obrigatoriamente a edificação do terminal receptivo terrestre de passageiros (check-in, salões de embarque/desembarque, pátios de bagagem e acessos rodoviários), além das instalações para atuação dos órgãos de fiscalização (ISPS Code, Alfândega/RFB, Polícia Federal, Anvisa e Vigiagro). 2. Viabilidade Técnica da Convivência entre Cargas e Passageiros: Estudos técnicos de engenharia e modelagem numérica (NUP 50020.004850/2026-64 — Instituto Mais Itajaí) já doados ao Poder Concedente comprovam que a operação de navios de cruzeiro de grande porte no estuário do Rio Itajaí-Açu é plenamente compatível com o tráfego comercial de contêineres e carga geral. Modelagens hidrodinâmicas e simulações de amarração

			(passing vessel) demonstram que a presença do navio de passageiros atracado atende rigorosamente aos critérios de segurança das diretrizes do PIANC e da OCIMF. 3. Repactuação e Antecipação dos Prazos Contratuais: A minuta fixa a entrega do EVTEA/manobrabilidade até o final do Ano 3 e a conclusão das obras até o final do Ano 6. Como o acervo técnico náutico e operacional já foi colocado à disposição da União, a arrendatária não partirá do zero. Requer-se a repactuação dos prazos da Subcláusula 7.1.6.3 para: (a) Antecipação dos estudos (EVTEA/Manobrabilidade) do final do Ano 3 para o final do Ano 1; e (b) Antecipação da entrega das obras do Terminal do final do Ano 6 para o final do Ano 4 do contrato.
464	Minuta de Contrato	9.2.5 do Contrato e o item 27.2.4 do Edita	AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 07/2026-ANTAQ – ARRENDAMENTO ITJ01 Processo nº 50300.031038/2025-84 — Contribuições até 13/08/2026 CONTRIBUIÇÃO Nº 2 — Ressarcimento à APS: exclusão da modelagem, prestação de contas e simetria com a CODEBA — Versão C: Econômico-Argumentativa Questão submetida A Cláusula 9.2.5 do Contrato e o item 27.2.4 do Edital incorporam R$ 76.620.562,80 de ressarcimento à APS ao pacote inicial de R$ 768.377.722,12 (4 parcelas de R$ 192.094.430,53), correspondendo a 10,0% do pacote e a R$ 19.155.140,70 do depósito prévio (25%). O encargo pesa integralmente sobre o fluxo do futuro arrendatário. Impactos econômico-financeiros e fundamentos jurídicos O Convênio nº 002/2024 destinou à APS as receitas do Porto de Itajaí (Cl. 5.2) e determinou que as despesas fossem custeadas originariamente com a própria exploração comercial (Cl. 5.4), com reversão de bens sem indenização (Cl. 8.3). A NT nº 133/2025 apresenta apenas dispêndios brutos, sem confrontá-los com as receitas do período — o que caracteriza dupla remuneração. Em leilão orientado pela maior outorga, o encargo tende a deslocar a proposta vencedora em magnitude próxima do seu valor presente, transferindo à União/APS receita que iria à Administração do Porto como outorga; somado ao capital de giro comprometido no depósito prévio, reduz a bancabilidade e o número de proponentes. Parte dos dispêndios — precatórios da antiga SPI — é passivo municipal (Convênio nº 08/1997, Cláusulas 6ª, XVI, e 10ª), com regresso assegurado contra o Município de Itajaí (Convênio nº 002/2024, Cl. 7ª, parágrafo único; CC, arts. 346 e 349), jamais contra o vencedor do certame. A isonomia (CF, arts. 5º e 37) exige tratamento simétrico à CODEBA. A exclusão libera R$ 76,6 milhões que, com a demais contribuição já apresentada, elevam o alívio para aproximadamente R$ 369,9 milhões do pacote de R$ 768,4 milhões — capital redirecionado a outorga e investimento, em benefício direto do Porto de Itajaí. Solução proposta e pedidos Requer-se: (i) excluir da Cláusula 9.2.5/9.2.5.1 e do item 27.2.4 do Edital a fração de R$ 76.620.562,80, com recálculo das parcelas; (ii) subsidiariamente, condicionar qualquer ressarcimento à prestação de contas completa do período (receitas x despesas x saldo), com compensação obrigatória das receitas auferidas e exclusão dos passivos de origem municipal, cujo regresso se dirige ao Município de Itajaí; (iii) fixar critério único e simétrico, aplicável à CODEBA quanto ao seu período de administração, inclusive quanto a débitos municipais; (iv) divulgar a memória de cálculo dos R$ 76,6 milhões e o demonstrativo de receitas e despesas da gestão APS ainda no curso desta audiência; e (v) ajustar EVTEA e Nota Técnica nº 133/2025, vedada a transferência do encargo ao vencedor do leilão.
465	Minuta de Contrato	24.3.4	A Subcláusula 24.3.4, inserida no regime da extinção por encampação – que se dá por interesse público e não por culpa da Arrendatária –, determina o desconto, da indenização devida, de multas, indenizações e valores de seguros. Como a encampação não decorre de inadimplemento da Arrendatária, o desconto de tais rubricas da indenização é incompatível com a natureza do instituto e com a integral recomposição patrimonial assegurada pelo art. 37 da Lei nº 8.987/1995. Sugere-se, assim, excluir a Subcláusula 24.3.4 do

			regime de encampação ou, ao menos, restringir o desconto exclusivamente a débitos líquidos, certos e exigíveis já constituídos e não relacionados ao ato de encampação.
466	Minuta de Edital	4.2.3	O item 4.2.3 dispensa a CPLA de responder a pedidos que versem sobre dados “que não constem expressamente do Edital e da Minuta do Contrato”. A regra, se interpretada amplamente, pode obstar esclarecimentos legítimos e necessários à formulação isonômica das Propostas – inclusive sobre premissas fáticas, licenças, condições da área e informações constantes dos estudos disponibilizados pela ANTAQ, ainda que não reproduzidas no corpo do Edital. Recomenda-se ressalvar que a limitação não alcança pedidos de esclarecimento sobre o conteúdo dos estudos, anexos e demais documentos integrantes do certame, nem sobre premissas relevantes à precificação, em homenagem aos princípios da transparência, da isonomia e do julgamento objetivo (Lei nº 14.133/2021). Sugere-se a seguinte redação: “4.2.3. que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados que não constem do Edital, da Minuta do Contrato de Arrendamento ou de seus Anexos e estudos disponibilizados, ressalvados os pedidos de esclarecimento sobre o conteúdo, o alcance ou a interpretação de tais documentos e sobre premissas relevantes à elaboração das Propostas.”
467	Minuta de Contrato	Subcláusula 3.1.	A Subcláusula 3.1 fixa o Prazo do Arrendamento em 25 anos contados da Data de Assunção. O Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017, admite prazo de até 35 anos para os contratos de arrendamento portuário, fixado de modo a permitir a amortização e a remuneração adequada dos investimentos previstos no contrato. Não se questiona o cálculo de amortização apresentado no estudo de viabilidade. Questiona-se a margem de que esse cálculo dispõe diante das incertezas específicas deste empreendimento, superiores às de um arrendamento em operação estabilizada. A modelagem assume trajetória de recuperação de participação de mercado do terminal ITJ01 em complexo portuário de natureza concorrencial, cujos principais concorrentes possuem investimentos anunciados de ampliação. Não estão suficientemente demonstrados no estudo os elementos que sustentam o ritmo dessa recuperação, tampouco os esforços comerciais necessários à reconquista de cargas atualmente movimentadas em terminal vizinho. Trata-se de premissa determinante da amortização e, simultaneamente, de uma das mais incertas do projeto. A ela somam-se outras incertezas. O faseamento estende os investimentos até o Ano 9 e mantém os quatro berços públicos durante os seis primeiros anos, de modo que a Arrendatária executa a parcela mais expressiva dos aportes sem dispor da configuração operacional definitiva nem de exclusividade sobre a infraestrutura de acostagem. Há incertezas quanto à disponibilização das áreas de expansão, dependentes de processos de aquisição e desapropriação e de obras viárias a cargo de terceiros. E há indefinições relevantes de escopo, entre as quais a do próprio píer de passageiros. Nenhuma dessas incertezas é, isoladamente, impeditiva. Acumuladas, estreitam consideravelmente a margem de um contrato de 25 anos, sem que a Arrendatária disponha de instrumento contratual apto a absorver desvios que venham a se materializar simultaneamente. Há ainda dimensão que não é apenas econômica. O Porto de Itajaí atravessou sucessivas descontinuidades nos últimos anos, com o encerramento do contrato de arrendamento anterior, a celebração de contratos transitórios sucessivos e a alternância na administração portuária. Prazo mais longo constitui instrumento de estabilidade, na medida em que reduz a frequência dos processos de transição e amplia o horizonte de planejamento de toda a cadeia logística que gravita em torno do terminal. Cabe sublinhar que a extensão do prazo não impõe risco à União. Sendo o critério de julgamento do certame o maior valor de outorga, o proponente precifica em seu próprio lance tanto os anos adicionais de exploração quanto o eventual ciclo de reposição de equipamentos que a

			extensão venha a exigir. Caso os anos adicionais agreguem valor, a União arrecada mais. Caso não agreguem, a outorga permanece equivalente à do cenário atual. Ainda que o efeito sobre o fluxo de caixa descontado se mostre moderado, o alongamento amplia a margem de absorção das incertezas descritas, com reflexo favorável sobre as condições de financiamento do projeto e sobre a competitividade das propostas. Solicita-se a elevação do Prazo do Arrendamento previsto na Subcláusula 3.1 de 25 para 35 anos, nos termos admitidos pelo Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017, com a seguinte redação: O Prazo do Arrendamento será de 35 (trinta e cinco) anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato. Solicita-se, como elemento de fundamentação da medida, a apresentação de análise de sensibilidade do fluxo de caixa descontado contemplando cenários de prazo superior ao proposto, com a incorporação do ciclo de reposição de equipamentos correspondente, de modo a dimensionar o efeito da extensão sobre o valor da outorga.
468	Minuta de Contrato	Cláusulas relativas à Movimentação Mínima Exigida (MME) e Cláusulas Antipriorização / Sancionatórias (Notas Técnicas nº 7 e nº 8/2026/GRP/SRG)	1. O Incentivo Estrutural à Subutilização: Conforme reconhecido nas Notas Técnicas nº 7/2026/GRP/SRG (Item 2.21) e nº 8/2026/GRP/SRG (Itens 5.15.10, 5.15.11, 5.15.13 e 5.15.14), eventual vitória do operador incumbente privado gera incentivo permanente à subutilização estratégica do ativo público ITJ01 como "terminal pulmão ou de contingência". Cada TEU movimentado no ITJ01 carrega um custo marginal de arrendamento variável (R$ 38,70/TEU) e fixo (R$ 2.662.600,00/mês, conforme art. 1º, § 1º da Lei nº 12.815/2013) que não existe no TUP privado vizinho (Portonave — autorização, art. 1º, § 2º da Lei nº 12.815/2013). A estrutura de incentivos remunera o desvio de cargas para o ativo próprio. 2. Insuficiência dos Remédios Contratuais e Impacto Fiscal e Social em Itajaí: A Movimentação Mínima Exigida (MME) é mero piso e não assegura operação em capacidade eficiente (projetada nos estudos em 1,55 milhão de TEUs na fase definitiva). O esvaziamento do terminal público gera transferência da base tributária de ISS para o município vizinho (art. 3º, XXII e item 20.01 da LC nº 116/2003) e afeta os empregos da cadeia logística local. Além disso, no contexto da Reforma Tributária (Emenda Constitucional nº 132 e art. 11, V da LC nº 214/2025), o IBS permanece vinculado ao local da prestação física. A subutilização do ITJ01 no quinquênio 2024-2028 destruirá a base histórica que fixará a fatia de Itajaí na partilha nacional do IBS por décadas. 3. Pedido de Ajuste Contratual: Incorporação formal e expressa na minuta do Contrato da cláusula antipriorização sistemática recomendada no item 5.15.14 da Nota Técnica nº 8/2026, com critérios objetivos de aferição, parâmetros de comprovação auditáveis e sanções efetivas para coibir o favorecimento de ativos privados do mesmo grupo econômico em detrimento do terminal público arrendado.
469	Minuta de Edital	7.3	O item 7.3 impõe a observância dos modelos do Edital “se existir”. Recomenda-se esclarecer que, inexistindo modelo para determinado documento, a Proponente poderá adotar forma livre que atenda ao conteúdo exigido, e que meras desconformidades formais em relação aos modelos, sanáveis e que não comprometam a compreensão nem o conteúdo essencial do documento, não ensejarão a inabilitação ou a desclassificação, em prestígio ao formalismo moderado e ao princípio do julgamento objetivo (Lei nº 14.133/2021), franqueada a possibilidade de saneamento de vícios formais durante o certame. Sugere-se a seguinte redação: “7.3. Os documentos deverão observar os modelos constantes deste Edital, quando existentes; inexistindo modelo, admitir-se-á forma livre que contemple o conteúdo exigido. Desconformidades exclusivamente formais em relação aos modelos, desde que sanáveis e não comprometam o conteúdo essencial do documento, não ensejarão a inabilitação ou a desclassificação, assegurada a possibilidade de saneamento na forma da legislação.”

470	Minuta de Contrato	20.1	As Subcláusulas 20.1 e seguintes fixam capital social mínimo elevado e vedam sua redução abaixo do piso durante toda a vigência, sem autorização do Poder Concedente. O capital social mínimo cumpre função de garantia da capacidade de execução, sobretudo na fase de investimentos; concluída essa fase, a manutenção rígida do piso por todo o prazo imobiliza recursos sem correspondente benefício regulatório e afeta a eficiência da estrutura de capital. Recomenda-se, em coerência com a lógica de financiabilidade da Lei nº 8.987/1995, admitir a redução do capital social mínimo após a conclusão dos investimentos mínimos, mediante prévia anuência do Poder Concedente e mantidas as garantias de execução.
471	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		1. Vício na Ampliação do Mercado Relevante Geográfico: O Município de Itajaí solicita a revisão da delimitação do mercado relevante geográfico adotada no Item 3.12 da Nota Técnica nº 7/2026/GRP/SRG para excluir o Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (PR) da base de cálculo aplicável aos terminais catarinenses. O afastamento de remédios estruturais ex-ante na modelagem decorreu exclusivamente dessa ampliação artificial, que alterou o diagnóstico do Relatório Técnico nº 1/2023/SEEP (o qual apontava HHI de 5.062 e participação de 55,6% para a Portonave no Cluster SC, classificando a situação como de alta sensibilidade concorrencial segundo parâmetros da OCDE). 2. Ausência de Fundamentação Empírica e Incompatibilidade do Frete Rodoviário: A inclusão de Paranaguá (situada a mais de 250 km de distância e em outra unidade federativa) carece de prova empírica de substituibilidade de demanda. Sob a ótica do usuário exportador, os portos paranaenses não exercem pressão competitiva sobre o estuário do Rio Itajaí-Açu. Os custos de transação rodoviários (óleo diesel, frete interestadual, tempo adicional de trânsito e pagamento de sucessivas praças de pedágio nas rodovias BR-101 e BR-376) e a travessia da Serra do Mar impõem barreiras logísticas intransponíveis. Essa barreira é ainda mais severa na cadeia de frio das cargas refrigeradas (reefers — carnes de aves e suínos) e na madeira do Vale do Itajaí, inviabilizando a competitividade do produto catarinense se desviado para o Paraná. 3. Incompatibilidade com a Jurisprudência Consolidada do CADE: A unificação dos complexos catarinense e paranaense contraria a jurisprudência pacificada do Conselho Administrativo de Defesa Econômica em Atos de Concentração do setor portuário: AC nº 08012.008685/2007-90, AC nº 08700.002350/2017-81 (Maersk/Hamburg Süd), AC nº 08700.005700/2021-48 (MSC/Log-In) e AC nº 08700.008863/2024-25 (CMA CGM/Santos Brasil). Em nenhum desses julgados o CADE aceitou Paranaguá como substituto viável dos terminais catarinenses. 4. Singularidade da Adjacência Estuarina: O EVTEA omitiu o exame da peculiaridade decisiva do caso: Portonave e ITJ01 são ativos adjacentes, situados em margens opostas do mesmo estuário, servidos pelo mesmo canal de acesso, mesma barra, mesma praticagem e mesma bacia de evolução. Não há no mercado ampliado outro par de ativos com esse grau de complementaridade física. A reunião de ambos sob controle comum não gera mera soma de participações, mas o controle integral de 97,05% da movimentação do estuário (conforme dados da Nota Técnica nº 133/2025 e Seção B dos estudos). Requer-se a readequação do mercado relevante geográfico para o estuário local ou Cluster SC.
472	Minuta de Contrato	18.5	A Subcláusula 18.5 do Contrato prevê a inscrição da Arrendatária no CADIN pelo débito não quitado. Recomenda-se qualificar a medida para que a inscrição somente ocorra após o encerramento do processo administrativo e o esgotamento das instâncias recursais, bem como decorrido o prazo final para pagamento sem quitação, em consonância com a própria Lei nº 10.522/2002 e com o devido processo legal, evitando inscrição por débito ainda pendente de discussão.

473	Minuta de Edital	17.4	O item 17.4 do Edital vincula os valores do certame a abril de 2025, “com exceção do Valor da Outorga e da Garantia de Proposta”; o Apêndice 2 declara o Valor da Outorga “referenciada à data-base dos demais valores deste Contrato”; e o item 17.3.1 reajusta o Valor da Outorga, na renovação, entre a Data para Recebimento dos Volumes e o índice anterior. Há contradição aparente sobre a data-base do Valor da Outorga. O item 17.4 exclui o Valor da Outorga da data-base de abril de 2025, sugerindo referência distinta (aparentemente a Data para Recebimento dos Volumes, como indica o item 17.3.1). Todavia, o Modelo de Proposta (Apêndice 2) declara o Valor da Outorga “referenciada à data-base dos demais valores deste Contrato” – ou seja, abril de 2025. A divergência gera insegurança quanto à data de referência da oferta e ao critério de atualização, com impacto direto na formulação e na comparação das propostas. Recomenda-se esclarecer e uniformizar a redação, confirmando que o Valor da Outorga da proposta está referenciado à Data para Recebimento dos Volumes, harmonizando o Apêndice 2 com os itens 17.3.1 e 17.4. Sugere-se ajustar o Apêndice 2 (Modelo de Apresentação de Proposta) para que o Valor da Outorga seja expressamente referenciado à Data para Recebimento dos Volumes, e não à data-base dos demais valores (abril de 2025), harmonizando-o com os itens 17.3.1 e 17.4 do Edital.
474	Minuta de Contrato	Subcláusula 7.1.6.3, inciso ii, combinada com as Subcláusulas 14.1.2 e 14.2.2.	A Subcláusula estabelece que a Arrendatária deverá realizar, fora da área arrendada e na área comum do Porto Organizado, dois investimentos encadeados. O primeiro consiste na elaboração de estudos de viabilidade e de manobrabilidade destinados a definir, em conjunto com o Poder Concedente, o local de implantação do novo píer de passageiros, com prazo até o final do Ano 3. O segundo consiste na implantação do próprio píer, abrangendo a construção e a respectiva dragagem de implantação, com prazo até o final do Ano 6. A sequência estabelecida torna obrigatória a execução de uma obra cuja viabilidade ainda será objeto de estudo. A decisão de investir antecede o estudo destinado a fundamentá-la. Como consequência, o proponente deve precificar em sua proposta uma intervenção cuja localização, cujo arranjo náutico e cujo volume de dragagem somente serão definidos três anos após a assinatura do contrato, e definidos em conjunto com o próprio Poder Concedente. O efeito sobre o certame é desfavorável em qualquer cenário. Adotada premissa conservadora, o custo estimado é descontado da proposta pelo arrendamento e a União arrecada menos. Adotada premissa otimista, a diferença tende a retornar posteriormente sob a forma de pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. A presente contribuição não propõe a supressão do píer de passageiros. Reconhece-se a legitimidade da política pública de retomada da atividade de cruzeiros no Porto de Itajaí. Propõe-se que a obrigação seja tratada pelo instituto adequado à sua natureza, que é o do investimento adicional. O investimento adicional caracteriza-se pela seguinte sequência. O poder concedente determina previamente a demanda pelo investimento, como decisão de política pública. Elabora-se, em seguida, o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental. Confirmada a viabilidade e mantido o interesse público, o investimento ingressa no contrato mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O investimento não integra o plano de investimentos originário e não é precificado na outorga, porque no momento da outorga ainda não constitui obrigação exigível. Não se trata de instituto estranho ao setor portuário. A própria Minuta de Contrato já o contempla. A Subcláusula determina que o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá ser instaurado nos casos em que o Poder Concedente determine ou autorize previamente investimentos pela Arrendatária dentro ou fora do Arrendamento, na infraestrutura do Porto Organizado, bem como eventuais execuções de serviços de interesse público. Ainda, completa a sequência ao prever que, após a conclusão da análise do estudo de viabilidade, a ANTAQ apresentará ao Poder Concedente cenários

			alternativos para a recomposição do equilíbrio. O píer de passageiros corresponde à hipótese literalmente descrita por tratar-se de investimento situado fora da área arrendada, na infraestrutura do Porto Organizado, vinculado a serviço de interesse público e desprovido de receita operacional atribuída à Arrendatária. Ainda assim, foi alocado na Cláusula 7 como investimento mínimo obrigatório, com prazo fixo e precificação no leilão. Verifica-se, portanto, hipótese de aplicação de regime já previsto no próprio instrumento. Cabe antecipar a objeção de que a medida retardaria a implantação do píer. O efeito é o inverso. No desenho atual, o píer permanece vinculado ao cronograma do arrendamento, uma vez que nada ocorre antes do Ano 3, data-limite fixada para a elaboração dos estudos. A ANTT enfrentou situação análoga na renovação antecipada da FCA e admitiu a elaboração do estudo de viabilidade por terceiros, entes públicos ou privados. Não iniciados os estudos pela concessionária no prazo estipulado, o Estado ou entidades do setor produtivo podem contratar o estudo e doá-lo à agência reguladora. Comprovada a viabilidade, a obra é incorporada como obrigação contratual. Sugere-se replicar a solução no presente arrendamento.
475	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		1. Divergência na Replicação dos Cálculos do HHI: O Município de Itajaí apresenta a replicação do cálculo do Índice Herfindahl-Hirschman (HHI) efetuada estritamente sobre os dados de movimentação divulgados nas Tabelas 2 a 5 da Nota Técnica nº 7/2026/GRP/SRG, mediante a fórmula padrão do CADE (somatório dos quadrados das participações de mercado). Os resultados apurados recalculados divergem em até 206 pontos para baixo em relação aos números reportados pela Agência: HHI de 2.916 em 2025 (diferença de +206), 3.152 em 2028 (+182), 2.566 em 2034 (+146) e 2.513 em 2037 (+153). 2. Enquadramento de Mercado Altamente Concentrado: Pelos parâmetros do Guia para Análise de Atos de Concentração Horizontal do CADE, mercados com HHI superior a 2.500 pontos são classificados como altamente concentrados. Portanto, mesmo aceitando o mercado relevante ampliado da Agência e utilizando seus próprios dados, o mercado não é moderadamente concentrado, mas altamente concentrado em todo o horizonte projetado (atingindo 3.152 pontos em 2028). A classificação de "concentração moderada" só foi obtida porque a Nota Técnica nº 7/2026 adotou uma escala permissiva (que só exige HHI > 5.000 para alta sensibilidade), divergente da autoridade antitruste. 3. Omissão da Análise Prospectiva de Variação do HHI por Vencedor: O EVTEA não apresentou a variação do HHI sob a hipótese de vitória de cada concorrente. Suprindo a lacuna com os dados da Agência, caso a Portonave (grupo TiL/MSC) arremate o ITJ01, o HHI alcançará 3.472 pontos em 2028, 3.411 em 2034 e 3.394 em 2037. Os incrementos resultantes (+320, +845 e +881 pontos) superam com folga o limiar de 200 pontos que o CADE estabelece para exigir escrutínio aprofundado e remédios estruturais (afastando a afirmação do Item 4.22 da Nota Técnica nº 7/2026). 4. Incoerência Interna no Teste do Monopolista Hipotético: O Item 3.12 da Nota Técnica nº 7/2026 reconhece que o Porto de Itajaí e o Terminal de Navegantes integram o mesmo complexo unificado sob a ótica da demanda. Se integram o mesmo complexo, a reunião de ambos sob controle comum representa a consolidação de quase 97% desse mercado unificado. Requer-se a disponibilização da memória de cálculo efetiva (conforme Item 3.31 da Nota Técnica), a retificação do enquadramento do HHI e o reexame do diagnóstico sobre a necessidade de salvaguardas ex-ante.
476	Minuta de Contrato	Subcláusulas 9.2.5 e 9.2.5.1.	A Subcláusula 9.2.5 obriga a Arrendatária a apresentar comprovante de depósito, além da parcela já paga como obrigação prévia à celebração do Contrato, de mais três parcelas anuais e sucessivas de R$ 192.094.430,53, com vencimentos em até doze, vinte e quatro e trinta e seis meses contados da Data de Assunção. O montante total corresponde a R$ 768.377.722,12, integralmente desembolsados nos três primeiros anos de contrato, antes, portanto, da conclusão da

			Fase 2 de implantação. A Subcláusula 9.2.5.1 explicita a composição do valor, que reúne a compensação pelo desequilíbrio do contrato do antigo arrendatário, o ressarcimento de ativos existentes indenizáveis, o ressarcimento à Autoridade Portuária de Santos e a desapropriação e expansão de áreas. Cumpre observar a origem dessa previsão. Na modelagem originalmente concebida para o Porto de Itajaí, reuniam-se três objetos em uma única desestatização, quais sejam o canal de acesso, o terminal de contêineres e a própria Autoridade Portuária. Naquele desenho, a assunção de passivos históricos constituía contrapartida natural, uma vez que o vencedor adquiria o negócio como um todo, com a integralidade das receitas do complexo portuário e sem obrigações remanescentes perante autoridade portuária que deixaria de existir. Com a reestruturação do projeto, a licitação foi cindida em dois procedimentos independentes, um relativo à concessão do canal de acesso e outro relativo ao arrendamento da área ITJ01, e a Autoridade Portuária permaneceu pública. A contrapartida que justificava a assunção dos passivos desapareceu. A obrigação, contudo, permaneceu. O futuro arrendatário adquire a exploração de um terminal, mas herda o pacote de passivos concebido para quem adquiriria o conjunto. Não é sucessor da Autoridade Portuária, não assume sua gestão e não captura as receitas do porto organizado, e ainda assim responde por passivos pretéritos a ela associados. O efeito é competitivo. O montante, concentrado nos três primeiros anos e somado aos investimentos das fases iniciais de implantação, restringe o universo de proponentes àqueles dotados de capacidade de financiamento excepcional, período em que o terminal ainda opera em configuração provisória e com participação de mercado em formação. A redução da competição no certame repercute diretamente sobre o valor da outorga, de modo que o custo dessa barreira recai sobre a própria União. Solicita-se a revisão da Subcláusula 9.2.5, com a reavaliação da alocação dos passivos históricos à luz da modelagem efetivamente adotada, que preservou a Autoridade Portuária como entidade pública e segregou a concessão do canal de acesso do arrendamento da área ITJ01. Solicita-se que, mantida alguma obrigação de natureza indenizatória, esta se limite estritamente aos bens efetivamente transferidos ao arrendatário e necessários à continuidade da exploração da área arrendada, previamente avaliados com a aplicação dos correspondentes critérios de depreciação e de vida útil remanescente.
477	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		1. Comprovação Técnica da Convivência Carga x Passageiros no Estuário: Requer-se a incorporação formal aos estudos do EVTEA do acervo de engenharia e modelagem numérica doado ao Ministério dos Portos e Aeroportos sob o NUP 50020.004850/2026-64 (Masterplan WSP UK e Estudos Hidrodinâmicos/Amarração da Acquadinâmica). Tais estudos provam que a operação de navios de cruzeiro de grande porte no estuário do Rio Itajaí-Açu é plenamente compatível com o tráfego comercial de contêineres e carga geral. 2. Ausência de Conflito de Navegabilidade e Diretrizes PIANC/OCIMF: As simulações de atracação e manobrabilidade (passing vessel) constantes do NUP 50020.004850/2026-64 demonstram que a presença de navios de passageiros no local projetado não altera a circulação hidráulica do estuário nem prejudica a manobra dos porta-contêineres pelo canal de acesso, atendendo rigorosamente às normas internacionais do PIANC e da OCIMF. 3. Fundamentação Técnica para Antecipação dos Prazos do EVTEA no Contrato: Como o acervo de modelagens hidrodinâmicas e náuticas do NUP 50020.004850/2026-64 já se encontra pronto e doado à União, fica demonstrado no EVTEA que a futura Arrendatária não precisará de 3 anos para elaborar os estudos do Terminal de Cruzeiros. Solicita-se a adequação dos parâmetros operacionais do EVTEA para fundamentar a antecipação da entrega dos estudos técnicos (EVTEA/manobrabilidade) do final do Ano 3 para o final do Ano 1 do contrato, permitindo a conclusão das obras no Ano 4.

478	Minuta de Contrato	16.1; 16.3; 16.6	Quanto à Subcláusula 16.1 do Contrato, sugere-se distinguir a vigência dos seguros conforme a natureza do risco: os seguros relativos à operação devem viger durante toda a execução das Atividades, enquanto os seguros de engenharia (obras) devem viger durante o respectivo período de execução das obras. Quanto à Subcláusula 16.3, sugere-se (i) excetuar a hipótese em que a ação ou omissão da Arrendatária tenha amparo no Contrato; e (ii) limitar a responsabilidade às quantias que seriam indenizadas pela seguradora, afastando a cumulação com penalidades pelo mesmo fato. Quanto à Subcláusula 16.6, sugere-se incluir prazo de cura como etapa prévia à aplicação de multa e demais medidas.
479	Minuta de Edital	10.4.1	O item 10.4.1 do Edital exige que, para documentos de regularidade fiscal ou trabalhista inexistentes no país de origem da Proponente estrangeira, a declaração de inexistência de documento equivalente seja acrescida de declaração de inexistência de débitos tributários e trabalhistas. Recomenda-se esclarecer (i) o alcance territorial da declaração, de modo que se refira à jurisdição estrangeira em que não há documento equivalente, evitando exigência de prova negativa impossível; (ii) quem deve firmá-la e sob que forma (representante legal, com tradução juramentada e legalização consular ou apostilamento); e (iii) que a declaração não substitui documentos efetivamente existentes. A precisão evita interpretações que inviabilizem a participação de empresas estrangeiras, em prejuízo da competitividade e da isonomia. Ademais, sugere-se explicitar no item 10.4.1 que a declaração de inexistência de débitos se refere exclusivamente à jurisdição estrangeira em que inexista documento equivalente, firmada pelo representante legal da Proponente, com tradução e legalização/apostilamento, sem prejuízo da apresentação dos documentos efetivamente existentes.
480	Estudo ITJ01 - Seção A - Apresentação		Dispositivo: Item 5. Descrição da Área ITJ01 do Porto Organizado de Itajaí. Tipo: Sugestão de complementação. A evolução física da área do arrendamento ao longo da vigência contratual, por meio do faseamento previsto, não é apresentada de forma clara no item que descreve a área. As informações correspondentes encontram-se dispersas nos estudos, especialmente na Seção C (Engenharia), na qual consta que o projeto foi estruturado em quatro fases, compreendendo a Fase 1 entre 2028 e 2030, a Fase 2 entre 2031 e 2033, a Fase 3 entre 2034 e 2036 e a fase definitiva entre 2037 e 2052. A ausência dessas informações na apresentação do estudo dificulta a compreensão integral do escopo do arrendamento, da evolução dos investimentos e da dimensão efetiva do empreendimento ao longo do prazo contratual, com reflexo sobre a formação das propostas. Sugere-se a revisão da Seção A (Apresentação) para inclusão de quadro consolidado contendo a área inicial e as áreas previstas em cada fase do empreendimento, o cronograma de faseamento físico e operacional e o horizonte contratual com os respectivos marcos de expansão.
481	Minuta de Contrato	15.3; 15.5.1	A Subcláusula 15.3 exige a devolução dos Bens “em perfeito estado”, padrão de difícil verificação objetiva e potencialmente mais gravoso do que o exigível de bens em uso continuado; recomenda-se substituí-lo por “estado adequado de utilização”, ressalvado o desgaste natural. A Subcláusula 15.5.1 veda o uso de locação ou arrendamento de equipamentos para descumprir o dever de adquirir e modernizar os bens reversíveis, sem, contudo, definir quais bens devem estar consolidados na propriedade da Arrendatária ao término; recomenda-se estabelecer lista exaustiva desses bens, conferindo segurança jurídica à utilização de contratos de locação de equipamentos. Sugere-se a seguinte redação para a Subcláusula 15.3: "Os Bens do Arrendamento deverão ser mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em estado adequado de utilização,

			ressalvado o desgaste natural decorrente da sua utilização." Sugere-se a seguinte redação para a Subcláusula 15.5.1: "A locação de equipamentos ou o arrendamento de bens de que trata a Subcláusula 15.5 não poderá ser adotada para o descumprimento, pela Arrendatária, de seu dever de adquirir, atualizar e modernizar os equipamentos que serão objeto de reversão à União. Para esse fim, os bens e equipamentos que deverão estar consolidados na propriedade da Arrendatária ao término do Contrato, sujeitos à reversão, são exclusivamente aqueles relacionados no [Anexo/Apêndice •], admitida a livre utilização de contratos de locação ou de arrendamento quanto aos demais bens e equipamentos empregados na operação e manutenção das Atividades, sendo que tudo o disposto nesta Subcláusula deverá ser regulado e fiscalizado pela ANTAQ."
482	Minuta de Edital	11.1.1	O item 11.1.1 exige que cada consorciado atenda, individualmente, às exigências relativas aos Volumes 01, 02 e 03, o que inclui a habilitação (Volume 03) e, em especial, a qualificação econômico-financeira. A exigência de atendimento individual e integral por cada consorciado contraria a lógica do consórcio e pode restringir indevidamente a competição. Nos termos do art. 15 da Lei nº 14.133/2021, aplicável subsidiariamente, admite-se, para consórcios, o somatório dos quantitativos de cada consorciado para fins de qualificação técnica e econômico-financeira, facultada a exigência de acréscimo percentual da qualificação econômico-financeira. Recomenda-se ressalvar que a qualificação econômico-financeira (e, quando cabível, a técnica) poderá ser demonstrada pelo somatório dos consorciados, na proporção de suas participações, preservando-se a exigência individual apenas quanto à habilitação jurídica e à regularidade fiscal, social e trabalhista. Sugere-se a seguinte redação: “11.1.1. Cada consorciado deverá atender, individualmente, às exigências de habilitação jurídica e de regularidade fiscal, social e trabalhista. A qualificação econômico-financeira e a qualificação técnica, quando exigidas, poderão ser atendidas pelo somatório dos quantitativos de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação;”
483	Minuta de Edital	15.2.1 e 15.2.2	Os itens 15.2.1 e 15.2.2 exigem procuração “com firma reconhecida”, ao passo que os itens 20.27 e 20.27.1 admitem, de forma geral, a utilização de assinaturas eletrônicas no grau avançado ou superior (art. 5º, II, do Decreto nº 10.543/2020), com dispensa do reconhecimento de firma. Para evitar dúvida interpretativa e reduzir custos e prazos, recomenda-se harmonizar os dispositivos, esclarecendo que a procuração poderá ser firmada por assinatura eletrônica avançada ou qualificada, hipótese em que fica dispensado o reconhecimento de firma, inclusive quanto à comprovação dos poderes do outorgante. Sugere-se acrescentar aos itens 15.2.1 e 15.2.2 a ressalva: “[...] admitida a assinatura eletrônica no grau avançado ou qualificado, nos termos do art. 5º do Decreto nº 10.543/2020, hipótese em que fica dispensado o reconhecimento de firma.”
484	Estudo ITJ01 - Seção B - Estudo de Mercado		Dispositivo: Item 6.1. Receita Média Unitária Movimentação e Armazenagem Portuária, Carga Conteinerizada. Tipo: Sugestão de complementação e pedido de esclarecimento. A receita unitária da movimentação portuária é definida a partir de uma cesta de serviços que contempla as atividades de movimentação, armazenagem e demais serviços relacionados à operação portuária. Na cesta apresentada não foi identificada a utilização de equipamentos de inspeção não invasiva por escâner para fins de estimativa de receitas, embora a Seção C (Engenharia) preveja a aquisição de dois desses equipamentos como parte dos investimentos do empreendimento. Sugere-se a inclusão dos serviços de inspeção não invasiva por escâner na cesta de serviços considerada para a modelagem econômico-financeira. Quanto à metodologia, o estudo adotou abordagem baseada na análise das demonstrações financeiras de oito terminais portuários brasileiros, utilizando a relação entre receita bruta e movimentação portuária para obtenção de valor médio de R$

			914,31 por TEU. Essa abordagem difere da metodologia usualmente adotada em estudos de viabilidade, na qual a receita é estimada a partir da composição da cesta de serviços e da consulta às tabelas tarifárias publicadas pelos terminais de referência, o que permite a segregação dos diferentes componentes tarifários. O Manual de Análise para Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, publicado pela ANTAQ em 2022, orienta que a elaboração das estimativas de preços e tarifas considere os preços praticados em áreas portuárias próximas que possam servir como alternativa à movimentação da carga do projeto, o tipo de carga, a infraestrutura utilizada e os serviços agregados, os parâmetros apresentados para o projeto, o balanceamento entre oferta e demanda ao longo do tempo e os preços recentemente praticados pela arrendatária. A abordagem adotada não permite a avaliação individualizada dos serviços agregados à carga e de sua respectiva contribuição para a formação da receita do empreendimento, nem considera os preços efetivamente praticados na área arrendada nos anos mais recentes, durante a vigência do Contrato Transitório. Observa-se, ainda, que o estudo informa a utilização de diferentes fontes para identificação da movimentação portuária dos terminais analisados, adotando prioritariamente as demonstrações financeiras, posteriormente os dados da Autoridade Portuária de Santos e, subsidiariamente, os dados do Anuário Estatístico da ANTAQ, embora a base Estatístico Aquaviário da própria Agência constitua a fonte oficial de movimentação portuária do setor. Solicita-se esclarecimento quanto aos critérios que motivaram a utilização de múltiplas fontes de informação, aos procedimentos adotados para assegurar a comparabilidade dos dados e aos motivos para a não utilização de base única e padronizada para toda a amostra analisada. Solicita-se, adicionalmente, esclarecimento quanto aos motivos da definição de modelagem com base nas demonstrações financeiras dos terminais selecionados, aos critérios de seleção dos oito terminais considerados na amostra, observadas a localização geográfica, a vocação de cargas, a movimentação de contêineres refrigerados e a estrutura de receitas, à ausência de tratamento específico para a composição da movimentação entre contêineres de vinte e de quarenta pés, que possuem padrões tarifários distintos, e à ausência de segregação entre contêineres secos e refrigerados, tendo em vista a elevada participação de cargas frigorificadas no Complexo Portuário de Itajaí.
485	Minuta de Edital	16.5.1	O item 16.5.1 comina a desclassificação da Proponente que não prorrogar a Garantia de Proposta ao menos 30 dias antes do vencimento. Sendo a desclassificação a sanção mais gravosa, sua aplicação deve observar o devido processo e a proporcionalidade. Recomenda-se que a desclassificação somente ocorra após notificação da CPLA para que a Proponente comprove a renovação em prazo razoável (sugere-se 10 dias), evitando a exclusão por lapso sanável e preservando a competitividade e a seleção da proposta mais vantajosa. Sugere-se a seguinte redação: “16.5.1.A validade da Garantia de Proposta será prorrogada de acordo com a necessidade, pelo menos 30 (trinta) dias antes de seu vencimento, às expensas das próprias Proponentes, pelo prazo mínimo de 1 (um) ano, caso a Garantia de Proposta expire antes da conclusão do certame, sob pena de desclassificação, a qual somente será aplicada caso a Proponente, após notificada pela CPLA, deixe de comprovar a renovação da Garantia de Proposta no prazo de 10 (dez) dias.”
486	Minuta de Contrato	13.1.22; 13.1.23	Os itens 13.1.22 e 13.1.23 alocam à Arrendatária os transtornos e custos de limitações administrativas, direito de passagem e servidões. Para que tais riscos sejam adequadamente precificados, recomenda-se (i) disponibilizar, entre os documentos da licitação, as informações sobre limitações, direitos de passagem e servidões existentes; e (ii) estabelecer um corte claro entre o que foi considerado premissa do Contrato e o que for superveniente: se os

			estudos indicarem previamente a necessidade de novas limitações ou servidões, estas integrarão as premissas de preço; se não indicarem, a eventual necessidade superveniente ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Arrendatária.
487	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		Dispositivo: Item 5.1. Competência do Licenciamento Ambiental. Tipo: Sugestão de complementação. O estudo menciona a alteração da competência para o licenciamento ambiental do empreendimento em função do aumento da movimentação projetada. O processo de licenciamento é atualmente conduzido pelo órgão ambiental estadual e passará à competência do órgão ambiental federal. A alteração da autoridade licenciadora é apta a produzir revisão de procedimentos, adequação de estudos ambientais, redefinição de condicionantes, alterações de cronograma e impactos sobre os custos associados ao licenciamento, elementos que se refletem na modelagem econômico-financeira e na alocação de riscos do contrato. Solicita-se que o estudo apresente análise específica sobre os efeitos da transição de competência do licenciamento ambiental para o empreendimento, contemplando os procedimentos aplicáveis, os estudos exigíveis, os prazos estimados, a eventual redefinição de condicionantes e os custos correspondentes, bem como a alocação do risco associado a essa transição na matriz de riscos do Contrato.
488	Minuta de Edital	16.7.7 e 16.7.8	Quanto ao item 16.7.7, a previsão de “responsabilização residual pelo valor que extrapolar a Garantia de Proposta” amplia a exposição da Proponente para além do valor caucionado, desnaturando a função da Garantia de Proposta como prefixação e limite das perdas na fase de licitação; recomenda-se limitar a responsabilidade, nessa fase, ao valor da Garantia de Proposta. Quanto ao item 16.7.8, a execução por retirada da proposta “dentro do prazo de validade” deve ressalvar as hipóteses em que a retirada decorra de fato não imputável à Proponente – suspensão sine die do certame, revogação ou anulação da licitação, ou decurso do prazo de validade previsto no item 13.3.1 –, sob pena de penalizá-la por evento alheio à sua vontade. Sugere-se: (i) suprimir do item 16.7.7 a “responsabilização residual pelo valor que extrapolar a Garantia de Proposta”, limitando a responsabilidade, nesta fase, ao valor da Garantia; e (ii) acrescentar ao item 16.7.8 a ressalva “[...] exceto quando a retirada decorrer de suspensão sine die, revogação ou anulação da licitação, ou do decurso do prazo previsto no item 13.3.1.”
489	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		Dispositivo: Item 3.3. Informações Ambientais da área ITJ01, e item 5.2. Licenças e Estudos Ambientais. Tipo: Pedido de esclarecimento. O estudo informa que a Licença Ambiental de Operação nº 1.386/2025 será transferida ao futuro arrendatário da área ITJ01. Observa-se, contudo, que a referida licença está associada à operação do Porto Organizado de Itajaí e foi emitida em favor da entidade anteriormente responsável pela gestão portuária, a Autoridade Portuária de Santos S.A. Considerando que a modelagem adotada preserva a Autoridade Portuária como entidade pública e que a licença abrange a operação do Porto Organizado, e não apenas a da área arrendada, a transferência integral do título ao arrendatário pode implicar a assunção de responsabilidades ambientais relativas a atividades e estruturas que permanecerão sob gestão da Autoridade Portuária. Solicita-se esclarecimento quanto ao alcance das atividades licenciadas por meio da Licença Ambiental de Operação nº 1.386/2025, com a identificação daquelas cuja responsabilidade permanecerá sob gestão da Autoridade Portuária e daquelas que serão efetivamente transferidas ao futuro arrendatário, bem como quanto à forma de segregação das condicionantes correspondentes.
490	Minuta de Edital	17.4 e 17.4.1	Há aparente antinomia quanto à data-base de atualização da Garantia de Proposta: o item 17.4.1 determina reajuste pelo IPCA entre a data-base de abril de 2025 e o índice anterior à

			Sessão Pública, enquanto os itens 16.6 e 16.6.1 fixam a data-base a partir da Data para Recebimento dos Volumes, com atualização apenas por ocasião da renovação. A coexistência das duas regras pode gerar dupla atualização ou entendimentos divergentes sobre o valor exigível. Recomenda-se confirmar que o valor mínimo da Garantia de Proposta (item 16.1) está referenciado à Data para Recebimento dos Volumes e que eventual reajuste seguirá o regime dos itens 16.6/16.6.1, harmonizando-se – ou realocando-se – o item 17.4.1 para afastar interpretações distintas. Sugere-se harmonizar o item 17.4.1 com os itens 16.6 e 16.6.1, confirmando que a Garantia de Proposta se refere à Data para Recebimento dos Volumes e que o reajuste observará exclusivamente o regime dos itens 16.6/16.6.1, suprimindo-se ou realocando-se o item 17.4.1 para evitar dupla atualização.
491	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		Dispositivo: Item 13.3. Programas Ambientais. Tipo: Sugestão de revisão e pedido de esclarecimento. Os programas ambientais previstos para o empreendimento, bem como as auditorias de certificação, apresentam de forma recorrente o mesmo valor estimado de R$ 58.469,76, tanto para a fase de implantação 1 quanto para as fases 2 e 3. Considerando que os programas possuem escopos distintos, não foram identificados no estudo os critérios que fundamentam a adoção de valores idênticos. A manutenção dos mesmos valores para diferentes fases de implantação tampouco permite compreender de que forma foi considerada a variação do esforço de execução dos programas ao longo do horizonte do projeto. Verifica-se, adicionalmente, que alguns programas previstos como condicionantes das licenças ambientais não foram apresentados no estudo. Em relação à Licença Ambiental de Operação nº 5.428/2021, não constam o monitoramento da qualidade da água do Rio Itajaí-Açu, o monitoramento e controle das águas de escoamento superficial, o monitoramento das águas subterrâneas, o controle de águas de lastro e o Programa de Ajuda Mútua. Em relação à Licença Ambiental de Operação nº 1.386/2025, não constam o monitoramento da qualidade do sedimento, o monitoramento da morfodinâmica praial, o monitoramento das condições meteoceanográficas, o monitoramento da biota aquática e o monitoramento da pesca artesanal. Tais programas constituem obrigações ambientais vinculadas ao licenciamento da instalação e produzem efeitos diretos sobre os custos operacionais do empreendimento. Solicita-se a revisão das estimativas de custos dos programas ambientais e das auditorias de certificação, de modo a assegurar sua compatibilidade com o escopo, a complexidade e as atividades efetivamente previstas em cada fase do empreendimento. Solicita-se esclarecimento quanto à consideração, na modelagem ambiental e econômico-financeira, dos programas previstos como condicionantes das Licenças Ambientais de Operação nº 5.428/2021 e nº 1.386/2025 que não foram identificados no estudo. Questiona-se, ainda, se eventual subdimensionamento dessas estimativas é apto a produzir distorções relevantes na modelagem econômico-financeira do empreendimento.
492	Minuta de Contrato	12.3.3; 12.3.4; 12.3.8; 12.4; 13.2.2; 13.2.3	A disciplina dos Passivos Ambientais transfere à Arrendatária a responsabilidade pelos passivos não identificados no laudo (Subcláusula 12.4), estabelece presunção absoluta de inexistência em caso de não entrega do laudo (Subcláusula 12.3.8) e limita a recomposição aos passivos indicados no laudo (Subcláusula 12.3.3). Ocorre que determinados passivos ambientais podem não ser detectáveis mesmo mediante auditoria ambiental especializada conduzida segundo as melhores práticas de mercado. Recomenda-se, assim, ressalvar, nas Subcláusulas 12.3.3, 12.3.8 e 12.4 e nos itens 13.2.2 e 13.2.3, que permanecem sob responsabilidade do Poder Concedente – e passíveis de recomposição – os passivos preexistentes que não pudessem ser identificados por auditoria diligente conforme os melhores padrões de mercado. Recomenda-se, ademais, ajustar a Subcláusula 12.3.4 para que a ANTAQ avalie se os passivos “são”

			conhecidos (critério objetivo da Subcláusula 12.2.1), e não se "poderiam ter sido" conhecidos, afastando juízo retrospectivo e subjetivo.
493	Minuta de Edital	19.1.3 e 19.1.3.1	Os itens 19.1.3 e 19.1.3.1 exigem a indicação da estrutura societária "até o último nível", abrangendo qualquer participação superior a 5%, votante ou não, inclusive de fundos de investimento. A exigência, tal como redigida, pode ser de cumprimento inviável para estruturas pulverizadas e para fundos com cotistas dispersos e voláteis, sem correspondente ganho de controle ou transparência relevante. Recomenda-se (i) limitar a divulgação ao beneficiário final e às participações que confiram poder de controle ou influência significativa, admitindo-se, para fundos de investimento, a identificação do gestor e do administrador em vez de cada cotista; e (ii) assegurar tratamento confidencial das informações sensíveis perante a CPLA, tal como já previsto para os acordos de acionistas no próprio item 19.1.3. A medida preserva a finalidade de transparência sem impor ônus desproporcional. Sugere-se ressalvar no item 19.1.3.1 que, para fundos de investimento e estruturas pulverizadas, a exigência se limita à identificação do beneficiário final e das participações que confiram controle ou influência significativa, admitida a indicação do gestor e do administrador do fundo, com tratamento confidencial perante a CPLA.
494	Minuta de Edital	19.2 e 19.2.1	Os itens 19.2 e 19.2.1 tratam a constituição de SPE como faculdade da empresa que participe de forma isolada – que pode optar pela SPE ou por unidade operacional descentralizada –, enquanto para Consórcio e pessoa jurídica estrangeira a constituição parece exigida. O item 27.2.5 refere a ata de constituição da SPE "quando for o caso", reforçando a facultatividade em determinadas hipóteses. Para afastar a dúvida suscitada na própria pauta, recomenda-se que o Edital confirme expressamente (i) que a constituição de SPE é facultativa para a Proponente isolada; e (ii) as hipóteses em que a SPE é obrigatória (Consórcio e/ou pessoa jurídica estrangeira), bem como o prazo e o momento de sua constituição, harmonizando os itens 19.2, 19.2.1 e 27.2.5. Sugere-se incluir esclarecimento de que a constituição de SPE é facultativa para a Proponente que participe de forma isolada, indicando-se de forma expressa as hipóteses de constituição obrigatória e o respectivo prazo, em harmonia com os itens 19.2, 19.2.1 e 27.2.5.
495	Minuta de Contrato	7.1.1, v	O inciso v da Subcláusula 7.1.1 atribui à Arrendatária todas as despesas de realocação ou demolição de instalações e equipamentos interferentes, inclusive situados em áreas "não arrendadas". A imputação integral do custo à Arrendatária, quanto a interferências preexistentes ou situadas fora da Área do Arrendamento e alheias à sua atuação, é desproporcional e transfere risco que melhor se aloca ao Poder Concedente/Administração do Porto ou à arrendatária anterior. Recomenda-se distinguir as interferências decorrentes das obras ou opções da Arrendatária (a seu cargo) daquelas preexistentes ou de responsabilidade de terceiros (a cargo do Poder Concedente ou objeto de recomposição), assegurando-se prazos e cooperação para as autorizações necessárias.
496	Minuta de Contrato	4.1	A Subcláusula 4.1 do Contrato fixa em 30 dias o prazo para o Poder Concedente manifestar não objeção ao PBI, prazo que, conforme apontado na pauta, diverge daquele previsto no Edital (15 dias). A divergência entre os instrumentos gera insegurança quanto à regra aplicável e, sob a ótica da Arrendatária, o prazo mais dilatado retarda a implantação e a Data da Assunção. Recomenda-se uniformizar o prazo entre o Contrato e o Edital, adotando-se o prazo de 15 (quinze) dias, sem prejuízo da qualidade da análise, e prever que a ausência de manifestação no prazo implique não objeção tácita, ressalvadas as aprovações legalmente indispensáveis.

497	Minuta de Contrato	13.2.10; 13.2.10.1; 13.2.10.2	Sugere-se substituir os subitens por dispositivo único: “Integralidade dos investimentos, pagamentos, custos, despesas, indenizações, custas, honorários e demais desembolsos decorrentes dos procedimentos, judiciais ou extrajudiciais, necessários a promover desapropriações, aquisições e desocupações na Área do Arrendamento, bem como toda a sua variação, sem qualquer participação ou ressarcimento por parte da Arrendatária.” A redação vigente limita o compartilhamento às ações judiciais, deixando a variação das aquisições extrajudiciais a descoberto, justamente aquelas cuja escolha compete à Autoridade Portuária. A nova redação aloca integralmente o risco à parte que detém o controle sobre o procedimento, elimina a duplicidade com a Subcláusula 13.1.26, que hoje descreve o mesmo evento em rol distinto e com percentuais espelhados, e afasta a exposição da Arrendatária a variação de base ilimitada. Contribuição interdependente da relativa à Subcláusula 13.1.26. Fundamento: Lei nº 14.133/2021, arts. 6º, XXVII, e 22, §§ 1º e 2º, I; Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 3º, caput, e 10-A; CF/1988, art. 5º, XXIV.
498	Minuta de Edital	19.11.4	O item 19.11.4 exige, para a Proponente não inscrita nas Fazendas Estadual e/ou Municipal, a apresentação de certidão que comprove a condição de não inscrita. A obtenção dessa certidão nem sempre é possível ou tempestiva em todos os entes federados, podendo inviabilizar a habilitação por circunstância alheia à Proponente. Recomenda-se admitir, alternativamente à certidão, declaração própria da Proponente, firmada por representante legal e sob as penas da lei, de que não possui inscrição estadual e/ou municipal, solução usual e compatível com a razoabilidade e a ampla participação. Sugere-se acrescentar ao item 19.11.4: “Prova de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referentes ao respectivo domicílio da sede da Proponente e com prazo de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento dos Volumes, prevalecendo o prazo de validade nelas atestados. Caso a Proponente não possua inscrição estadual e/ou municipal, deverá apresentar certidão que comprove a situação de não inscrita ou, alternativamente, declaração própria, firmada por representante legal e sob as penas da lei, atestando a inexistência de tal inscrição.”
499	Minuta de Contrato	Cláusula 7 (inclusão de subcláusula sobre encargos processuais).	Sugere-se incluir: “Os juros compensatórios de que trata o art. 15-A do Decreto-Lei nº 3.365/1941, os juros moratórios, os honorários advocatícios sucumbenciais, as custas processuais e os honorários periciais decorrentes dos procedimentos de desapropriação são de responsabilidade exclusiva do Poder Concedente, não integrando o montante indicado na Subcláusula 7.1.2.1.” Na desapropriação judicial, esses encargos podem representar parcela expressiva da condenação: os juros compensatórios incidem em até 6% ao ano sobre a diferença entre a oferta e o valor fixado em sentença, contados da imissão na posse. Sua magnitude é função direta de decisões processuais que competem à Autoridade Portuária. A cláusula genérica “dentre outros desembolsos” da redação vigente é ampla o bastante para alcançá-los, e a explicitação evita controvérsia futura sobre matéria de valor relevante. Fundamento: Decreto-Lei nº 3.365/1941, arts. 15, 15-A e 32; Lei nº 14.133/2021, art. 22, § 1º.
500	Minuta de Edital	20.2 a 20.7	Há aparente descompasso entre a definição 1.1.14 – que trata a “Data para Recebimento dos Volumes” como a data de entrega dos Volumes 1, 2 e 3 – e os itens 20.2 a 20.7, que preveem a entrega dos Volumes 1 e 2 no início do Leilão e a apresentação do Volume 3 (Habilitação) apenas pela Proponente vencedora, em data posterior do cronograma (item 26.1.1). Recomenda-se compatibilizar a definição 1.1.14 com a sistemática dos itens 20.2 e seguintes, esclarecendo que o Volume 3 é apresentado somente pela Proponente vencedora, em momento distinto, e confirmando que a data de referência para a validade dos documentos de habilitação

			será a Data para Recebimento dos Volumes 1 e 2, sem prejuízo do dever de manter as condições de habilitação. Sugere-se ajustar a definição 1.1.14 e/ou os itens 20.2 a 20.7 para explicitar que apenas os Volumes 1 e 2 são entregues por todas as Proponentes no início do Leilão, sendo o Volume 3 apresentado exclusivamente pela Proponente vencedora, e que a data de referência da validade dos documentos de habilitação é a Data para Recebimento dos Volumes.
501	Minuta de Edital	22.9.1	O item 22.9.1 atribui ao Diretor da Sessão a fixação do intervalo mínimo entre lances, sem estabelecer parâmetro objetivo prévio. A ausência de critério predefinido reduz a previsibilidade e a isonomia e pode ensejar questionamentos sobre a condução da sessão. Recomenda-se definir no Edital o intervalo mínimo (percentual ou valor) ou, ao menos, a metodologia objetiva para sua fixação – por exemplo, percentual sobre a maior oferta ou correspondente a, no mínimo, 100% da diferença entre o último e o penúltimo lances –, conferindo transparência e segurança à fase competitiva. Sugere-se estabelecer no item 22.9.1 o intervalo mínimo entre lances ou a metodologia objetiva para sua definição (por exemplo, valor não inferior a determinado percentual da maior oferta ou correspondente a, no mínimo, 100% da diferença entre o último e o penúltimo lances), preservada a competência do Diretor da Sessão para operacionalizá-lo.
502	Minuta de Contrato	3.4.1, vi	O inciso "vi" da Subcláusula 3.4.1 condiciona a avaliação da Prorrogação à adimplência de todas as pessoas jurídicas controladoras, controladas ou coligadas da Arrendatária que atuem no setor portuário brasileiro, perante o Porto de Itajaí e a ANTAQ. A abrangência do critério – estendida a todo o grupo econômico e a obrigações estranhas ao presente Contrato – é desproporcional e pode obstar a Prorrogação por fatos alheios ao desempenho da Arrendatária no Arrendamento, sendo certo que a entidade regulada e vinculada às obrigações contratuais é somente a SPE. Sugere-se delimitar o inciso "vi" da Subcláusula 3.4.1 à adimplência da Arrendatária, diante de sua natureza de SPE, pessoa jurídica destacada de seu grupo e criada propositalmente de forma apartada para fins da execução e fiscalização contratual.
503	Minuta de Edital	23.5	O item 23.5 comina multa equivalente ao valor integral da Garantia de Proposta para toda hipótese de inabilitação da Proponente vencedora, independentemente da natureza ou da causa do vício. A sanção máxima e automática, aplicada inclusive a vícios formais ou sanáveis e a situações sem culpa grave, afronta a proporcionalidade e a dosimetria exigidas na aplicação de penalidades (arts. 155 e 156 da Lei nº 14.133/2021). Recomenda-se limitar a multa às hipóteses de dolo, má-fé ou culpa grave na apresentação dos documentos, afastando-a quando a inabilitação decorra de vício sanável ou de circunstância não imputável à Proponente. Sugere-se a seguinte redação: “23.5. A inabilitação da Proponente vencedora, garantidos o contraditório e a ampla defesa, ensejará a fixação de multa equivalente ao valor da Garantia de Proposta apenas quando a inabilitação decorrer de dolo, má-fé ou culpa grave na apresentação dos documentos, observada a proporcionalidade na dosimetria da sanção.”
504	Minuta de Contrato	3.1.1.1	A Subcláusula 3.1.1.1 condiciona a conclusão do PTO – e, por consequência, a Data da Assunção – à expedição, pelos órgãos intervenientes, de toda a documentação imprescindível ao início das Atividades, sem definir o rol de tais documentos. A indeterminação transfere à Arrendatária o risco de atos de terceiros (órgãos intervenientes) e cria incerteza quanto ao marco de assunção. Recomenda-se detalhar, no Apêndice 4 ou em anexo, a relação da documentação considerada imprescindível e, ademais, prever que atrasos na sua expedição não imputáveis à Arrendatária observem a matriz de riscos, em coerência com a contribuição relativa ao item 3.5 do Apêndice 4 (recomposição por atraso não imputável).

505	Minuta de Edital	20.2	A Seção IV não traz disposição específica sobre o momento de referência para a validade dos documentos de habilitação, que – pela sistemática dos itens 20.2 e seguintes – podem ser apresentados (Volume 3) em data distinta da entrega dos Volumes 1 e 2. Para evitar insegurança, recomenda-se indicar expressamente que a data considerada para a validade dos documentos de habilitação será a Data para Recebimento dos Volumes, sem prejuízo da obrigação da Proponente de manter íntegras as condições de habilitação até a assinatura do Contrato. Sugere-se incluir, na Seção IV, dispositivo esclarecendo que a data de referência para a aferição da validade dos documentos de habilitação é a Data para Recebimento dos Volumes, sem prejuízo do dever da Proponente de manter as condições de habilitação durante todo o certame e até a celebração do Contrato.
506	Minuta de Edital	24.2.2	O item 24.2.2 fixa o horário-limite de 18h do último dia para a apresentação de contrarrazões (e, por simetria, dos demais atos sujeitos a horário-limite). Tratando-se de apresentação por meio eletrônico, a limitação a 18h é desnecessária e reduz indevidamente o prazo útil, recomendando-se estendê-la até as 23h59 nas hipóteses de protocolo eletrônico. Recomenda-se, ainda, harmonizar o item com o disposto no item 24.2.5, mediante remissão expressa, para afastar dúvidas quanto à contagem e aos efeitos do prazo. Sugere-se a seguinte redação: "24.2.2. O prazo para apresentar contrarrazões será de 3 (três) dias úteis, tendo início a partir do encerramento do prazo recursal, respeitado o horário limite de 18h do último dia do prazo, admitida a apresentação até as 23h59 quando realizada por meio eletrônico.”
507	Minuta de Edital	26.1 e 26.1.1	O item 26.1.1 prevê que eventuais modificações de datas do cronograma serão divulgadas nos sítios eletrônicos oficiais, sem estabelecer antecedência mínima para a comunicação. A ausência de prazo mínimo pode comprometer a organização das Proponentes, sobretudo quanto a atos que dependem de deslocamento, cadastro na Plataforma da B3, obtenção de garantias e documentos. Recomenda-se fixar antecedência mínima razoável, com reabertura de prazo proporcional em caso de adiamento e prazo mínimo de adequação em caso de antecipação de datas, em homenagem à segurança jurídica e à ampla participação. Sugere-se estabelecer, no item 26.1.1, antecedência mínima para a divulgação de modificações de datas do cronograma, com reabertura de prazo proporcional em caso de adiamento e prazo mínimo de adequação em caso de antecipação.
508	Minuta de Contrato	7.1.6.1	A MME de carga conteinerizada exige 176.741 TEU no Ano 1 e salta para 536.364 TEU no Ano 4 — um crescimento de aproximadamente 3x em 4 anos. Qualquer diferença entre o volume efetivamente movimentado e a MME gera o pagamento obrigatório do “Valor do Arrendamento Variável” sobre essa diferença, independentemente da demanda real. Exposição financeira direta (pagamentos por déficit de movimentação) caso o ramp-up comercial não acompanhe o cronograma contratual, inclusive em situações decorrentes de fatores fora do controle do arrendatário. Sugestões de modificação: Estabelecer um valor fixo de arrendamento realizável e compatível com os volumes efetivamente projetados, de forma a assegurar uma operação sustentável para o arrendatário. Estabelecer um valor variável de arrendamento baseado na movimentação efetivamente realizada pelo arrendatário, e não na demanda projetada ou na MME contratual.
509	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		Documento: Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, Seção F (Ambiental). Dispositivo: Item 5.1. Competência do Licenciamento Ambiental. Tipo: Sugestão de complementação. O estudo menciona a alteração da competência para o licenciamento ambiental do empreendimento em função do aumento da movimentação projetada. O processo de licenciamento é atualmente conduzido pelo órgão ambiental estadual e passará à

			competência do órgão ambiental federal. A alteração da autoridade licenciadora é apta a produzir revisão de procedimentos, adequação de estudos ambientais, redefinição de condicionantes, alterações de cronograma e impactos sobre os custos associados ao licenciamento, elementos que se refletem na modelagem econômico-financeira e na alocação de riscos do contrato. Solicita-se que o estudo apresente análise específica sobre os efeitos da transição de competência do licenciamento ambiental para o empreendimento, contemplando os procedimentos aplicáveis, os estudos exigíveis, os prazos estimados, a eventual redefinição de condicionantes e os custos correspondentes, bem como a alocação do risco associado a essa transição na matriz de riscos do Contrato.
510	Minuta de Edital	6.1	O item 6.1 institui o Comitê de Transição liderado pela Arrendatária, com participação mínima de representantes dos órgãos e entidades que atuam no porto, sem, contudo, identificar tais participantes, o rito de constituição, a periodicidade e o caráter (consultivo ou deliberativo) do colegiado. Recomenda-se detalhar a composição (por exemplo, Administração do Porto, ANTAQ, órgãos anuentes intervenientes, arrendatária anterior e o órgão gestor de mão de obra, quando cabível), a forma de convocação e funcionamento e a natureza de suas manifestações, conferindo maior segurança jurídica ao processo de transição e evitando que a ausência de definição comprometa os prazos do PTO. Sugere-se, assim, detalhar, no item 6.1, a composição do Comitê de Transição, a forma de constituição e funcionamento, a periodicidade e o caráter (consultivo ou deliberativo) de suas manifestações, bem como os efeitos da eventual não indicação de representantes pelos órgãos e entidades convidados.
511	Minuta de Contrato	13.1; 13.4	O contrato estabelece de forma explícita que o arrendatário declara conhecer e ter incorporado em sua proposta todos os riscos assumidos (subcláusula 13.3), não tendo direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso tais riscos venham a se materializar (subcláusula 13.4).Entre os riscos atribuídos integralmente ao arrendatário, sem qualquer mecanismo de mitigação, destacam-se: Variação cambial; Custo de capital / variação das taxas de juros; Greves; Déficit de dragagem; Estudo de mercado não realista (premissas de demanda); Problemas relacionados às desapropriações; Timing dos investimentos (gatilhos de carga); Problemas climáticos; Manifestações sociais; entre outros. Sugestão de modificação: Solicita-se a inclusão de mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro para os riscos elencados nas subcláusulas 13.3 e 13.4, conforme prática usual em contratos de arrendamento portuário desta natureza, de modo a assegurar alocação equilibrada de riscos entre Poder Concedente e arrendatário — especialmente quanto aos riscos que estão fora do controle direto do arrendatário (ex.: dragagem do canal de acesso, desapropriações, e eventos de força maior).
512	Minuta de Contrato	13.2.2	O contrato estabelece que o Poder Concedente assume exclusivamente os custos de remediação de passivos ambientais identificados no laudo técnico ambiental anterior à Data de Assunção, recaindo sobre o arrendatário a responsabilidade por qualquer passivo não detectado nesse momento (ou identificado posteriormente), salvo comprovação de que este não foi por ele causado; tal alocação gera risco relevante de custos ambientais não orçados, decorrentes de contaminação histórica da área portuária não identificada oportunamente, razão pela qual se sugere a realização de due diligence ambiental independente e completo previamente à assinatura do contrato, de modo a assegurar que o laudo técnico ambiental de referência reflita de forma abrangente e confiável as condições reais da área a ser arrendada, mitigando a assimetria de informação e o risco de transferência indevida de passivos não identificados ao arrendatário.

513	Minuta de Edital	27.2.8	O item 27.2.8 exige “certidão hábil” a comprovar a adimplência perante a Autoridade Portuária e a ANTAQ, abrangendo a Adjudicatária e todas as pessoas jurídicas controladoras, controladas, coligadas ou sob controle comum. Recomenda-se delimitar o universo de pessoas jurídicas consideradas, restringindo-o àquelas com atuação no setor portuário (operadoras, arrendatárias, autorizatárias ou concessionárias) e/ou com relação relevante com o objeto, de modo a não inviabilizar a comprovação por grupos econômicos amplos e pulverizados.
514	Minuta de Edital	4.3; 4.6	Os itens 4.3 e 4.6 disciplinam as responsabilidades da arrendatária anterior no período de transição e o acerto de contas de receitas e despesas atribuídas indevidamente, no prazo de 30 dias do término da Etapa 2 do PTO. Dessa forma, recomenda-se (i) prever mecanismo de solução para a hipótese de inércia ou divergência da arrendatária anterior no acerto de contas – por exemplo, mediação pela Administração do Porto e/ou compensação –, dado que a Arrendatária não tem ingerência sobre a contraparte; (ii) reafirmar que passivos trabalhistas, fiscais e operacionais do período anterior à Data da Assunção permanecem sob responsabilidade da arrendatária anterior; e (iii) assegurar que impactos decorrentes de falhas da arrendatária anterior ou de atraso no acerto observem a matriz de riscos e possam ensejar recomposição, quando não imputáveis à Arrendatária.
515	Minuta de Edital	28.2 e 28.2.1	O item 28.2 confere ao Poder Concedente prazo de até 150 dias para convocar a Adjudicatária à assinatura do Contrato, após o cumprimento das obrigações prévias. O prazo é elevado e, somado às obrigações prévias já cumpridas (inclusive o depósito do item 27.2.4 e a constituição de garantias), impõe à Adjudicatária custo de imobilização e incerteza prolongados. Recomenda-se reduzir o prazo de convocação para patamar razoável (sugere-se até 60 dias), preservada a desobrigação prevista no item 28.2.1 na hipótese de não convocação tempestiva, com a correspondente liberação de garantias e o ressarcimento de custos comprovados. Sugere-se reduzir o prazo do item 28.2 (por exemplo, para até 60 dias) e assegurar, na hipótese do item 28.2.1, a liberação das garantias e o ressarcimento dos custos comprovados incorridos pela Adjudicatária em razão da não convocação tempestiva.
516	Minuta de Edital	30.6; 30.7	Quanto ao item 30.6, o piso de 0,5% do valor global estimado do Contrato pode revelar-se desproporcional para infrações leves ou de menor potencial ofensivo, recomendando-se a supressão do piso ou a sua graduação conforme a gravidade, em observância à dosimetria do art. 156, §1º, da Lei nº 14.133/2021. Quanto ao item 30.7, a redação equipara o descumprimento de condição antecedente (em especial o não aporte da Garantia de Proposta) à recusa em celebrar o Contrato; recomenda-se esclarecer que se trata de caracterização alternativa, e não cumulativa, de modo que a mesma conduta não enseje dupla penalização a título de descumprimento e de recusa. Sugere-se, assim, (i) suprimir o piso de 0,5% do item 30.6, ou graduá-lo conforme a gravidade da infração, nos termos do art. 156, §1º, da Lei nº 14.133/2021; e (ii) esclarecer no item 30.7 que a caracterização do descumprimento como recusa em celebrar o Contrato é alternativa e não cumulativa, afastando dupla penalização pela mesma conduta.
517	Minuta de Contrato	Sugestão de texto para um novo anexo para definição das diretrizes de contratação e atuação do Verificador Independente	A presente contribuição propõe a inclusão da figura do Verificador Independente nas minutas de Edital e de Contrato do arrendamento ITJ01, estruturada em 3 etapas, Planejamento e Estruturação, Operação e Suporte, integralmente ancoradas nos marcos já previstos nas minutas, de modo a não alterar prazos, obrigações materiais, matriz de riscos ou o valor da outorga. As minutas concentram na ANTAQ, isoladamente, a totalidade dos atos de verificação técnica do contrato (Cláusula 17), ao passo que praticamente todos os fatos geradores de consequência financeira ou

			contratual são produzidos e declarados pela própria Arrendatária: a movimentação que define o Valor do Arrendamento Variável (Subcláusulas 7.1.6.1 e 9.2.3), o avanço físico dos investimentos mínimos com marcos nos Anos 3, 6 e 9 (Subcláusula 7.1.6.3), o inventário e o estado de conservação dos bens (Apêndices 1 e 2) e o laudo de passivos ambientais (Subcláusula 12.3). Não há, nas minutas, nenhum terceiro técnico obrigado a atestar qualquer desses fatos. A dimensão do problema no ITJ01. Trata-se de contrato de 25 anos, sobre área de 295.315,00 m², com capital social mínimo de R$ 533.162.284,84, obrigação de aporte de 4 (quatro) parcelas de R$ 192.094.430,53 a título de compensação e ressarcimentos, programa de investimentos mínimos que inclui 7 portêineres, 24 RTGs, 48 terminal-tractors e 1.395 plataformas reefer, além de investimentos fora da área arrendada, a implantação de novo píer de passageiros com dragagem, cujos bens não integram os Bens do Arrendamento e reverterão à Administração do Porto (Subcláusula 15.1.3.1). Não há, para nenhum desses eventos, ato formal de atestação técnica por terceiro independente. O precedente decisivo é da própria ANTAQ, na Audiência Pública nº 02/2026-ANTAQ (concessão do canal de acesso ao Porto de Santos), a minuta de contrato já define e disciplina o Verificador Independente (Subcláusula 1.1.93), atribuindo-lhe a apuração de indicadores e a atestação de valores com efeito financeiro direto (Subcláusulas 11.2.2 e 21.8). Soma-se a isso a Decisão SUROD nº 662/2025 da ANTT (DOU de 23/06/2025), que aprovou Termo de Referência padrão para contratação de Verificadores Independentes nas concessões rodoviárias federais, no âmbito da Resolução ANTT nº 6.000/2022. Dois atos recentes reposicionaram a matéria no âmbito federal. A Resolução CPPI nº 356, de 28 de janeiro de 2026, institucionalizou a Verificação Independente entre os instrumentos da fase de gestão contratual das parcerias federais. Em seguida, a Portaria SEPPI/CC/PR nº 1, de 26 de maio de 2026, instituiu a Mesa de Diálogos sobre Verificação Independente, com prazo de 180 dias para relatório final sobre o tratamento institucional e regulatório do instituto, prazo que se encerra por volta de 22 de novembro de 2026. A consequência prática para este processo é direta. Um edital publicado sem previsão de verificação independente nascerá em sentido oposto ao movimento normativo federal em curso. A presente consulta pública propõe um Verificador Independente contratado e custeado pela Arrendatária, selecionado a partir de lista tríplice submetida à ANTAQ, com poder de veto, vedações objetivas de conflito de interesses ancoradas na definição de Partes Relacionadas já constante da Subcláusula 1.1.1, xxvii, remuneração fixa e entrega simultânea de todos os relatórios à ANTAQ, à Autoridade Portuária e à Arrendatária. A atuação do Verificador Independente é instrutória e não vinculante. Não substitui, não limita e não condiciona o poder de fiscalização da ANTAQ, nem reduz a responsabilidade da Arrendatária na exata linha do que a Subcláusula 17.2 já estabelece quanto à fiscalização da Agência. [CONTINUAÇÃO DA CONTRIBUIÇÃO EM PROXIMA RESPOSTA]
518	Minuta de Contrato	Inclusão de anexo para diretrizes de contratação e atuação do Verificador Independente	PARTE III — APÊNDICE [•] DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO DIRETRIZES DE CONTRATAÇÃO, ATUAÇÃO E REGULAMENTO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE 1. OBJETO 1.1. Este Anexo estabelece os requisitos, as atribuições, os produtos, os prazos, o regime de contratação e as garantias de independência aplicáveis ao Verificador Independente do Arrendamento da área ITJ01, localizada no Verificador Independente de Itajaí/SC. 1.2. Este Anexo integra, para todos os efeitos legais e contratuais, o Edital e o Contrato de Arrendamento, tendo a mesma força vinculante de suas cláusulas, e a ele se aplicam as definições, as regras de interpretação e a regência legal previstas nos respectivos instrumentos. 2. DA NATUREZA E DA CONTRATAÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE 2.1. O Verificador Independente exercerá suas atribuições contratuais sob estrita observância aos princípios da impessoalidade, imparcialidade e integridade técnica. 2.2. A

			contratação do Verificador Independente é obrigação da Arrendatária, custeada exclusivamente por ela, sem qualquer ônus para o Poder Concedente, para a ANTAQ ou para a Administração do Porto. 2.3. A contratação do Verificador Independente deverá ser formalizada em até 30 (trinta) dias contados da assinatura do contrato. A seleção dar-se-á por meio de procedimento competitivo simplificado, devendo ser fixado o valor mínimo para a contratação e a seleção ser baseada na melhor técnica entre os proponentes, conduzido sob a égide da ANTAQ. 2.4. A atuação do Verificador Independente não substitui, não limita e não condiciona os poderes de fiscalização da ANTAQ previstos na Cláusula 17 do Contrato, nem as competências do Poder Concedente e da Administração do Porto. 2.5. As competências decisórias permanecem integralmente com a ANTAQ e com o Poder Concedente, nos termos do Contrato e da regulamentação, cabendo-lhes acolher, rejeitar ou determinar a complementação de qualquer Produto, mediante decisão fundamentada. 2.6. Nenhum Produto do Verificador Independente reduz, transfere ou atenua, sob qualquer título, a responsabilidade da Arrendatária pelo cumprimento de suas obrigações contratuais, inclusive quanto aos riscos que lhe são alocados pela Cláusula 13 do Contrato. 2.7. A emissão de Produto pelo Verificador Independente não constitui, por si só, ato de aplicação de penalidade, nem antecipa juízo da ANTAQ sobre infração contratual. 3. DAS QUALIFICAÇÕES, VEDAÇÕES E IMPEDIMENTOS DO VERIFICADOR INDEPENDENTE 3.1. O Verificador Independente deverá ser pessoa jurídica ou consórcio de pessoas jurídicas que comprove: 3.1.1. Ter atuado em serviços de verificação independente em Concessão Comum, Parceria Público-Privada e/ou Cessão Onerosa por período não inferior a 60 (sessenta) meses; 3.1.2. Ter atuado na prestação de serviços de Verificação Independente no âmbito de contratos de Concessão Comum, Parceria Público-Privada (PPP) e/ou Cessão Onerosa, mediante a adoção de estruturas, metodologias e práticas de gerenciamento alinhadas às boas práticas e diretrizes estabelecidas pelo PMBOK (Project Management Body of Knowledge); 3.1.3. Ter atuado no desenvolvimento e na implementação de soluções de tecnologia da informação destinadas ao monitoramento e à gestão de contratos de Concessão Comum, Parceria Público-Privada e/ou Cessão Onerosa, com utilização de ferramentas de Business Intelligence (BI), contemplando, no mínimo, integração de sistemas, acompanhamento de indicadores de desempenho e análise de vulnerabilidades em ambientes de tecnologia da informação; 3.1.4. Ter atuado na prestação de serviços de Verificação Independente em contratos de Concessão Comum, Parceria Público-Privada e/ou Cessão Onerosa, contemplando a avaliação e o monitoramento de parâmetros e indicadores socioambientais; [CONTINUAÇÃO EM PRÓXIMA RESPOSTA]
519	Minuta de Contrato	Continuação do Anexo para contrataçaõ do Verificador Independente - Parte 3	3.1.5. Ter atuado na prestação de serviços de assessoria e/ou consultoria jurídica no âmbito de serviços de Verificação Independente em contratos de Concessão Comum, Parceria Público-Privada e/ou Cessão Onerosa, pelo período mínimo de 36 (trinta e seis) meses; 3.1.6. er atuado como Verificador Independente, prestando apoio às Partes na análise, avaliação e instrução de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro, no âmbito de contratos de Concessão, Parceria Público-Privada e/ou Cessão Onerosa; 3.1.7. Ter atuado como Verificador Independente no acompanhamento físico da execução de obras, bem como na análise e validação do cumprimento de marcos contratuais de investimentos, no âmbito de contratos de Concessão, Parceria Público-Privada e/ou Cessão Onerosa; 3.1.8. Ter atuado como Verificador Independente na análise e/ou validação de projetos de engenharia, abrangendo projetos referenciais, anteprojetos, projetos básicos e/ou projetos executivos, no âmbito de contratos de Concessão, Parceria Público-Privada e/ou Cessão Onerosa. 3.2. A empresa interessada deverá apresentar, de forma clara, objetiva e inequívoca, os dados e informações relevantes constantes dos atestados de

			capacidade técnico-operacional apresentados, devendo, sempre que necessário à comprovação dos requisitos exigidos, anexar documentos complementares que permitam verificar a natureza, o escopo, a abrangência e o período de execução dos serviços. 3.3. Os atestados de capacidade técnico-operacional deverão ser emitidos em nome da empresa interessada, por pessoa jurídica de direito público ou privado, e assinados por representante legal ou por profissional responsável pelo acompanhamento ou fiscalização dos serviços, devendo conter, no mínimo: i. razão social, CNPJ e identificação da instituição emitente; ii. identificação da empresa contratada; iii. descrição detalhada dos serviços executados, de forma a permitir a verificação de sua compatibilidade com o objeto pretendido; iv. indicação do período de execução ou vigência da respectiva contratação; v. indicação dos principais produtos, atividades e/ou serviços efetivamente realizados; vi. declaração ou manifestação quanto à adequada execução dos serviços pela empresa interessada; vii. local e data de emissão; e viii. nome, cargo e identificação do responsável pela emissão e veracidade das informações prestadas. 3.4. Os atestados apresentados deverão permitir a clara identificação da empresa responsável pela execução dos serviços, bem como a correspondência entre as experiências comprovadas e os requisitos de qualificação técnico-operacional estabelecidos neste instrumento. 3.5. A empresa interessada deverá apresentar, adicionalmente, registros pertinentes às áreas abrangidas pelo objeto, contemplando, conforme aplicável: i. prova de registro da empresa e dos respectivos Responsáveis Técnicos no CREA – Conselho Regional de Engenharia e Agronomia; ii. prova de registro da empresa no CRA – Conselho Regional de Administração; iii. prova de registro no CRC – Conselho Regional de Contabilidade e/ou prova de registro no CORECON – Conselho Regional de Economia; e iv. prova de registro do proponente na OAB (Ordem dos Advogados do Brasil). 3.6. Os registros deverão estar válidos na data de apresentação da documentação, observada a legislação e a regulamentação específica aplicável a cada Conselho de Classe. 3.7. Quando o objeto envolver atividades multidisciplinares, a empresa interessada deverá demonstrar a capacidade de mobilização de profissionais legalmente habilitados e regularmente registrados nos respectivos Conselhos de Classe, compatíveis com as áreas de atuação previstas no escopo. 3.8. No caso de participação em consórcio, os atestados de capacidade técnico-operacional e os registros profissionais exigidos poderão ser apresentados conjuntamente pelas empresas integrantes do consórcio, observadas as condições e os critérios de comprovação estabelecidos neste instrumento. [CONTINUAÇÃO]
520	Minuta de Contrato	Continuação do Anexo do Verificador Independente - Parte 4	3.9. As empresas participantes, individualmente ou em consórcio, deverão demonstrar possuir estrutura e condições de atuação que assegurem a independência, autonomia e imparcialidade necessárias ao desempenho das atividades de Verificação Independente, não podendo possuir vínculo ou relação que comprometa sua independência em relação à CONCESSIONÁRIA e ao PODER CONCEDENTE. 3.10. A apresentação dos documentos de comprovação de capacidade técnico-operacional e dos registros profissionais não afasta a possibilidade de solicitação, pela CONTRATANTE, de documentos complementares destinados a esclarecer, confirmar ou validar as informações apresentadas. 3.11. Não poderá exercer a função de Verificador Independente a pessoa jurídica que, isoladamente ou por meio de suas controladoras, controladas, coligadas ou Partes Relacionadas, nos termos da definição constante do Contrato: 3.11.1. seja Parte Relacionada da Arrendatária, de seus controladores, de seus Financiadores ou da Administração do Porto; 3.11.2. tenha elaborado o Plano Básico de Implantação, o Plano de Transferência Operacional, os projetos básico ou executivo, ou qualquer projeto de engenharia relativo ao Arrendamento; 3.11.3. exerça a auditoria independente das demonstrações financeiras da Arrendatária ou de seus controladores; 3.11.4. seja

			fornecedora de bens ou serviços integrantes do programa de investimentos mínimos obrigatórios do Contrato, ou Parte Relacionada de tal fornecedora; 3.11.5. tenha, entre seus sócios, administradores ou responsáveis técnicos, pessoa que tenha ocupado cargo de direção na Arrendatária, em seus controladores ou na Administração do Porto nos 24 (vinte e quatro) meses anteriores à indicação; 3.11.6. o Verificador Independente apresentará, no ato da indicação, declaração de inexistência de conflito de interesses, firmada por seus representantes legais e responsáveis técnicos; 4. DO PROCEDIMENTO DE SELEÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE 4.1. Em até 15 (quinze) dias contados da publicação do ato de homologação e adjudicação, a Arrendatária apresentará à ANTAQ lista tríplice de pessoas jurídicas ou consórcios que atendam aos requisitos e não incidam nas vedações, acompanhada da documentação comprobatória e das declarações exigidas. 4.2. A ANTAQ manifestar-se-á sobre a lista tríplice em até 15 (quinze) dias contados de seu recebimento, podendo vetar, motivadamente, uma ou mais das indicações; 4.3. Transcorrido o prazo do item anterior sem manifestação da ANTAQ, considerar-se-ão tacitamente aprovadas as indicações. 4.4. Em caso de vacância, renúncia ou destituição, a Arrendatária promoverá a recomposição da função em até 90 (noventa) dias. 4.5. A ANTAQ poderá, a qualquer tempo, mediante decisão motivada, determinar a destituição do Verificador Independente que descumprir os deveres deste Anexo, incorrer em hipótese de conflito de interesses superveniente ou apresentar reiterada deficiência técnica, hipótese em que a Arrendatária promoverá sua substituição. 5. DO PRAZO, REMUNERAÇÃO E CUSTEIO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE 5.1. O Contrato entre a Arrendatária e o Verificador Independente terá prazo de 8 (oito) anos, renovável por iguais períodos. 5.2. A remuneração do Verificador Independente será fixa, estabelecida no Contrato celebrado com a Arrendatária e reajustada anualmente pelo IPCA. 5.2.1. Ressalvados os serviços da etapa de suporte que não compõem as atividades ordinárias do Verificador Independente. 5.2.2. Os custos de contratação, manutenção, substituição e recomposição do Verificador Independente constituem risco integralmente alocado à Arrendatária, ao longo de toda a vigência do contrato. [CONTINUAÇÃO]
521	Minuta de Contrato	Anexo para contratação do Verificador Independente - Parte 5	6. ESCOPO DO SERVIÇO Os serviços a serem prestados, sem prejuízo de outras obrigações previstas ou eventualmente atribuídas, consistem, em síntese, nas seguintes etapas: 6.1. ETAPA 1 - PLANEJAMENTO, ESTRUTURAÇÃO E CONFORMIDADE DE TRANSIÇÃO 6.1.1. O Verificador Independente irá realizar uma análise e diagnóstico detalhado dos documentos, com objetivo de desenvolver a sistemática de levantamento e absorção dos dados e elaborar os Procedimentos Operacionais Padrão (POP) para realização das aferições in loco e acompanhamento das atividades. 6.1.2. Durante a fase de transição física e operacional, correspondente à Etapa 2 do Plano de Transferência Operacional (PTO), disciplinado no Apêndice 4 do Edital, o Verificador Independente realizará inspeções amostrais dos bens públicos reversíveis situados na área do Terminal ITJ01, prestando apoio na análise e validação do Laudo de Avaliação do Inventário Provisório (LAIP), especialmente quanto à verificação das condições reais de conservação, integridade, funcionalidade e operabilidade dos ativos existentes. 6.1.3. Analisar os Projetos Executivos de Engenharia apresentados pela Arrendatária, verificando sua compatibilidade com as premissas estabelecidas no Plano Básico de Implantação (PBI); 6.1.4. Caberá ao Verificador Independente validar, analisar e homologar as premissas, as fontes primárias de dados, os sistemas e os softwares de terminal propostos para a formação da linha de base de desempenho operacional. O Verificador Independente garantirá que as medições de produtividade não contenham vieses estatísticos ou distorções de amostragem antes do início da fase operacional comercial. 6.1.5. O Verificador Independente avaliará à aderência do

			Plano Básico de Implantação aos requisitos do Apêndice do Contrato que os estabelece, aos Parâmetros do Arrendamento e aos Parâmetros Técnicos, com análise crítica do memorial de cálculo de capacidade. 6.1.6. O Verificador Independente fará o Manual do Verificador Independente em que conterá minimamente a metodologia de verificação por obrigação contratual; matriz de evidências; plano de amostragem estatística para verificação de movimentação e parâmetros; protocolo de acesso a sistemas e dados; calendário de Produtos de todo o ciclo contratual e modelo padronizado de relatório, submetido à ANTAQ em até 60 (sessenta) dias da sua contratação. 6.1.7. Disponibilizar sistema de informação web com permissão de acesso remoto à ANTAQ, Poder Concedente e Arrendatária aos seguintes recursos: (i) Painel de Controle gerencial para visualização dos parâmetros em uma interface amigável, com relatórios e gráficos customizáveis; (ii) Cálculo automático dos parâmetros e do Valor do Arrendamento Variável; (iii) Registro de não conformidades; (iv) Integração, sempre que possível, aos sistemas para fins de aferição e acompanhamento dos parâmetros; e (v) Banco de dados com histórico das aferições realizadas. 6.1.8. Ao término desta etapa, o Verificador Independente deverá realizar workshop com as PARTES, com o objetivo de promover o alinhamento quanto à metodologia de aferição e à utilização do sistema de informação em ambiente web, assegurando a equalização de entendimentos, critérios e fluxos de informação necessários ao adequado início da etapa de avaliação. [CONTINUAÇÃO]
522	Minuta de Contrato	Anexo para contratação do Verificador Independente - Parte 6	6.2. ETAPA 2 - OPERAÇÃO E MONITORAMENTO DE DESEMPENHO PELO VERIFICADOR INDEPENDENTE Nessa fase, o Verificador Independente será responsável pela execução contínua das atividades de verificação, compreendendo, entre outras, as seguintes atribuições: 6.2.1. Realizará a aferição amostral da Movimentação Mínima Exigida de carga conteinerizada, de acordo com a amostragem definida no Manual do Verificador Independente. 6.2.2. Realizará o monitoramento das operações de cais pelo Verificador Independente será contínuo, utilizando métodos amostrais para registrar a velocidade de movimentação física. O Verificador Independente validará o cumprimento da meta contratual de produtividade de berço, identificando eventuais interrupções sistêmicas provocadas por fatores exógenos ou falhas imputáveis à Arrendatária. 6.2.3. Verificará amostralmente e periódica os planos de manutenção preventiva dos equipamentos e integridade dos bens reversíveis. 6.2.4. Emitirá o relatório para subsidiar o Termo de Atestação de Marco que será emitido ao final de cada um dos prazos de implantação dos investimentos mínimos obrigatórios, pronunciar-se-á, de forma conclusiva e individualizada por item de investimento, sobre o cumprimento integral, o cumprimento parcial ou o descumprimento de cada obrigação, indicando, nas duas últimas hipóteses, o quantitativo faltante; 6.2.5. Verificará os investimentos a serem realizados fora da área arrendada, na área comum do Verificador Independente. 6.2.6. Realizará o acompanhamento físico-financeiro contínuo e preventivo dos investimentos de capital obrigatórios previstos no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA - Seção C e Seção E), no Plano Básico de Implantação (PBI) e do no item 7.1.6.3 da minuta do Contrato, divididos nas três fases obrigatórias contratuais. 6.2.7. Apoiar na avaliação do Sistema de Gestão Ambiental, dos planos de ação de desconformidade e do relatório de auditoria ambiental que a Arrendatária. i. O relatório de auditoria ambiental e o respectivo plano de ação serão encaminhados ao Verificador Independente, sem prejuízo de sua apresentação ao órgão ambiental competente. 6.3. ETAPA 3 - SUPORTE DO VERIFICADOR INDEPENDENTE Atuação do Verificador Independente na prestação de suporte técnico, econômico-financeiro e jurídico às partes, mediante demanda específica. A Etapa poderá ser acionada a qualquer momento, após a contratação do Verificador Independente. Nesta etapa o Verificador Independente poderá realizar as seguintes atividades, de

			acordo com a devida Ordem de Serviço Específica. 6.3.1. Poderá atuar como suporte técnico, jurídico e financeiro-econômico dos pleitos de Revisão Extraordinária. 6.3.2. Analisar o cenário que originou a reinvindicação de Revisão Extraordinária frente aos termos contratuais que se aplicam ao pleito, gerando, ao final, um parecer técnico e jurídico. 6.3.3. Poderá atuar na reversão de bens durante o termo final do Prazo do Arrendamento. 6.3.4. Poderá apoiar no levantamento e avaliação técnica de conservação de bens. 6.3.5. Poderá consolidar o histórico de conformidade contratual, de atendimento aos Parâmetros do Arrendamento e de cumprimento dos investimentos, para instruir a verificação dos requisitos contratuais da Prorrogação, a partir da manifestação formal de interesse da Arrendatária. 6.3.6. Poderá apoiar no gerenciamento, levantamento e estudos de Passivos Ambientais. 6.3.7. Poderá apoiar na realização da avaliação patrimonial dos bens do Arrendamento. 6.3.8. Poderá apoiar na divulgação e elaboração do inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) e na elaboração do Plano de Mitigação de Emissões de Gases. 6.3.9. Poderá apoiar no fornecimento de dados, subsídios técnicos e apoio nos processos de desapropriação e na recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro. 6.3.10. Poderá realizar diligências sob solicitação das partes. 6.3.11. Poderá apoiar na resolução de conflitos na forma do contrato. [CONTINUAÇÃO]
523	Minuta de Contrato	Anexo para o Verificador Independente - Parte 7	CLÁUSULA SÉTIMA — DOS INVESTIMENTOS E OBRAS (Acompanhamento pericial de CAPEX) (Adição da Subcláusula 7.1.7) Subcláusula 7.1.7: A execução física e orçamentária de todas as obras obrigatórias das Fases 1, 2 e 3 será verificada de forma mensal e trimestral pelo Verificador Independente, cujos relatórios constituirão requisito formal para a homologação de cumprimento de marcos contratuais perante a ANTAQ. CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – DA REVISÃO EXTRAORDINÁRIA (Adição da Subcláusula 14.5): 14.5. Nos processos administrativos instaurados para fins de Revisão Extraordinária e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, os laudos, relatórios técnicos e pareceres emanados do Verificador Independente instruirão a petição técnica, servindo como elemento para subsidiar a tomada de decisão da ANTAQ. CLAUSULA DEZESSETE – FISCALIZAÇÃO PELA ANTAQ (Adição nova Cláusula, a ser inserida imediatamente após a Cláusula 17) “17-A Do Verificador Independente 17-A.1 A Arrendatária contratará e manterá, às suas expensas, durante toda a vigência do Contrato, Verificador Independente, na forma do Apêndice 4, incumbido de verificar tecnicamente o cumprimento das obrigações previstas neste Contrato e em seus Anexos e Apêndices.
524	Minuta de Contrato	Encaminho a contribuição completa do Verificador Independente no e-mail, em razão do tamanho da contribuição	A presente contribuição propõe a inclusão da figura do Verificador Independente nas minutas de Edital e de Contrato do arrendamento ITJ01, estruturada em 3 etapas, Planejamento e Estruturação, Operação e Suporte, integralmente ancoradas nos marcos já previstos nas minutas, de modo a não alterar prazos, obrigações materiais, matriz de riscos ou o valor da outorga. As minutas concentram na ANTAQ, isoladamente, a totalidade dos atos de verificação técnica do contrato (Cláusula 17), ao passo que praticamente todos os fatos geradores de consequência financeira ou contratual são produzidos e declarados pela própria Arrendatária: a movimentação que define o Valor do Arrendamento Variável (Subcláusulas 7.1.6.1 e 9.2.3), o avanço físico dos investimentos mínimos com marcos nos Anos 3, 6 e 9 (Subcláusula 7.1.6.3), o inventário e o estado de conservação dos bens (Apêndices 1 e 2) e o laudo de passivos ambientais (Subcláusula 12.3). Não há, nas minutas, nenhum terceiro técnico obrigado a atestar qualquer desses fatos. A dimensão do problema no ITJ01. Trata-se de contrato de 25 anos, sobre área de 295.315,00 m², com capital social mínimo de R$ 533.162.284,84, obrigação de aporte de 4 (quatro) parcelas de R$ 192.094.430,53 a título de compensação e ressarcimentos, programa de investimentos

			mínimos que inclui 7 portêineres, 24 RTGs, 48 terminal-tractors e 1.395 plataformas reefer, além de investimentos fora da área arrendada, a implantação de novo píer de passageiros com dragagem, cujos bens não integram os Bens do Arrendamento e reverterão à Administração do Porto (Subcláusula 15.1.3.1). Não há, para nenhum desses eventos, ato formal de atestação técnica por terceiro independente. O precedente decisivo é da própria ANTAQ, na Audiência Pública nº 02/2026-ANTAQ (concessão do canal de acesso ao Porto de Santos), a minuta de contrato já define e disciplina o Verificador Independente (Subcláusula 1.1.93), atribuindo-lhe a apuração de indicadores e a atestação de valores com efeito financeiro direto (Subcláusulas 11.2.2 e 21.8). Soma-se a isso a Decisão SUROD nº 662/2025 da ANTT (DOU de 23/06/2025), que aprovou Termo de Referência padrão para contratação de Verificadores Independentes nas concessões rodoviárias federais, no âmbito da Resolução ANTT nº 6.000/2022. Dois atos recentes reposicionaram a matéria no âmbito federal. A Resolução CPPI nº 356, de 28 de janeiro de 2026, institucionalizou a Verificação Independente entre os instrumentos da fase de gestão contratual das parcerias federais. Em seguida, a Portaria SEPPI/CC/PR nº 1, de 26 de maio de 2026, instituiu a Mesa de Diálogos sobre Verificação Independente, com prazo de 180 dias para relatório final sobre o tratamento institucional e regulatório do instituto, prazo que se encerra por volta de 22 de novembro de 2026. A consequência prática para este processo é direta. Um edital publicado sem previsão de verificação independente nascerá em sentido oposto ao movimento normativo federal em curso. A presente consulta pública propõe um Verificador Independente contratado e custeado pela Arrendatária, selecionado a partir de lista tríplice submetida à ANTAQ, com poder de veto, vedações objetivas de conflito de interesses ancoradas na definição de Partes Relacionadas já constante da Subcláusula 1.1.1, xxvii, remuneração fixa e entrega simultânea de todos os relatórios à ANTAQ, à Autoridade Portuária e à Arrendatária. A atuação do Verificador Independente é instrutória e não vinculante. Não substitui, não limita e não condiciona o poder de fiscalização da ANTAQ, nem reduz a responsabilidade da Arrendatária na exata linha do que a Subcláusula 17.2 já estabelece quanto à fiscalização da Agência
525	Minuta de Edital	12.1.9	(Disciplina concorrencial e efeitos nocivos da verticalização - Parte 1) A disciplina concorrencial da minuta do Edital do ITJ01 é insuficiente para enfrentar os riscos horizontais e verticais do mercado regional de movimentação de contêineres. O item 12.1.9 limita-se a impedir consórcios entre grupos econômicos que, cumulativamente, explorem terminais de contêineres nos complexos portuários indicados e atuem no transporte marítimo regular de contêineres. Essa regra não alcança adequadamente a participação isolada de grupo que já detenha terminal incumbente, as participações indiretas, o controle compartilhado, a influência relevante sem controle formal nem as estruturas societárias, contratuais ou financeiras capazes de vincular a proponente a um armador que opere no Brasil. Da mesma forma, embora se reconheça que a verticalização dê causa a restrição posta, deixa de dar tratamento para players que sejam verticalizados na carga. Permite-se, assim, que: (i) o ITJ01 e instalações que deveriam exercer pressão competitiva sobre ele em benefício setorial permaneçam sob controle, influência ou coordenação econômica comum, com redução da rivalidade, risco de direcionamento de cargas e comprometimento das premissas de demanda e participação de mercado do EVTEA; e (ii) operadores que possuam participação ativa e relevante no mercado na condição de geradores de carga transportada no Portos indicados como da Zona de Influência de Itajaí (“Geradores de Carga”), possam participar isoladamente ou em consórcio, sem qualquer restrição. O aperfeiçoamento proposto encontra respaldo nos parâmetros definidos pelo TCU no Acórdão nº 2.894/2025-Plenário, relativo ao Tecon Santos 10. Embora o julgado tenha por objeto imediato aquele terminal, os riscos examinados - concentração entre

			incumbentes, integração vertical com armadores, influência societária indireta, estruturas elisivas e compartilhamento de informações concorrencialmente sensíveis - são diretamente pertinentes ao ITJ01. O referido Acórdão, ainda, apontou diversos malefícios da verticalização, determinando ao regulador “estabelecer limites claros às áreas e às operações verticalizadas, de modo a assegurar que os ganhos de eficiência não resultem em externalidades socialmente indesejadas, notadamente a concentração excessiva de mercado e a criação de barreiras à entrada”. Quanto aos operadores incumbentes, o TCU determinou a previsão, nos documentos editalícios, de: (i) prazo máximo peremptório para o desinvestimento da posição anterior; (ii) assunção integral, pelo licitante, dos riscos de sua não conclusão; (iii) anulação imediata da adjudicação, convocação do próximo classificado e aplicação de penalidade, inclusive perda da garantia de proposta; e (iv) apresentação, com a proposta, de termo específico de conhecimento e aquiescência. Essas condicionantes demonstram que a solução concorrencial deve estar definida previamente no edital, com prazo certo, garantia executável e mecanismo de continuidade do certame. O TCU também recomendou que o edital e o contrato vedassem a participação direta ou indireta de armadores, inclusive mediante estruturas que ocultem controle ou influência relevante, e incorporassem definições materiais, cláusula antielisiva, transparência da cadeia societária e dos financiamentos, monitoramento, sanções e obrigações de neutralidade operacional. Essa recomendação busca impedir que armadores que operem no Brasil materializem a verticalização da sua operação no terminal de Itajaí, restringindo na prática a competição interportuária na zona de influência do Porto de Itajaí. O racional do TCU é orientado por impedir que a verticalização resultante da atuação dos armadores impacte a concorrência. (CONTINUA)
526	Minuta de Edital	12.1.9	(Disciplina concorrencial e efeitos nocivos da verticalização - Parte 2) As deliberações foram formalmente dirigidas ao Tecon Santos 10 e, portanto, não constituem comando vinculante automaticamente extensível ao ITJ01. Representam, contudo, manifestação plenária recente sobre riscos concorrenciais substancialmente análogos. A coerência regulatória e o tratamento isonômico de situações equivalentes exigem que esses parâmetros sejam considerados na modelagem de Itajaí ou que eventual solução diversa seja expressamente justificada. A alteração proposta adota solução proporcional. De um lado, veda a participação de armadores que atuem no Brasil e de integrantes de seus grupos econômicos, inclusive mediante participações indiretas ou instrumentos que lhes confiram controle ou influência relevante. De outro, mantém elegíveis os operadores portuários incumbentes não vinculados a (i) armadores atuantes no Brasil e (ii) aos Geradores de Carga, em etapa própria, desde que, se vencedores, alienem integralmente sua posição anterior no Mercado Regional antes da assinatura do contrato. Quanto aos Geradores de Carga, importante destacar que, propositalmente, não se indica nesse momento o volume de TEUS movimentado anualmente para caracterizar o perfil que se enquadra na vedação. A intenção é demonstrar que há um player cujo risco potencial e tratamento deve ser simétrico aos armadores. O volume de TEUS deve ser apurado, para que haja o efetivo controle e eficácia da condição de participação, preservando a concorrência pré e pós licitação, afastando todos os elos da cadeia que a verticalização prejudica (carga, transporte e terminal). O desinvestimento pelos incumbentes que poderão participar de etapa própria deverá consistir em transferência definitiva e efetiva a terceiro independente, acompanhada das autorizações, registros e averbações aplicáveis. Protocolos, requerimentos ou contratos sujeitos a condições suspensivas não serão suficientes. Todos os riscos da operação, inclusive ausência de adquirente, inadimplemento de terceiro ou demora ou negativa de autoridade pública, deverão permanecer com o incumbente vencedor. A competência do CADE permanece preservada. As regras propostas são

			requisitos regulatórios e licitatórios destinados a prevenir resultados incompatíveis com a neutralidade e a competitividade do terminal, sem substituir o controle de estruturas ou a repressão a infrações à ordem econômica. Propõe-se as seguintes alterações e inclusões no Edital: 1.1.34. Armador: pessoa natural ou jurídica, nacional ou estrangeira, que explore, direta ou indiretamente, serviço de transporte marítimo de carga conteinerizada no Brasil, por embarcação própria ou afretada, incluindo suas Controladoras, Controladas, Coligadas, entidades sob controle comum, integrantes do mesmo Grupo Econômico; 1.1.35 Gerador de Carga: operadores geradores de carga que cursa pelo Mercado Regional, cuja operação totalize, ao menos [•] TEUS anualmente, incluindo suas Controladoras, Controladas, Coligadas, entidades sob controle comum, integrantes do mesmo Grupo Econômico; 1.1.36. Influência Relevante: capacidade, positiva ou negativa, de participar, condicionar, bloquear ou determinar decisões estratégicas, comerciais, financeiras, operacionais ou de governança de uma pessoa ou entidade, ainda que sem Controle e independentemente do percentual de participação no capital, inclusive mediante direitos de veto, acordos de voto ou investimento, acordos de acionistas ou quotistas, opções, instrumentos conversíveis, direitos de indicação de administradores, financiamento, garantias, step-in rights, covenants operacionais ou outros direitos que permitam interferência relevante. (CONTINUA)
527	Minuta de Edital	12.1.9	(Disciplina concorrencial e efeitos nocivos da verticalização - Parte 3) 1.1.37. Grupo Econômico: conjunto de pessoas naturais ou jurídicas, fundos, entidades de previdência complementar ou veículos societários submetidos a Controle comum, Controle compartilhado ou Influência Relevante comum, ou que atuem sob unidade de interesses ou coordenação empresarial, incluindo Controladoras, Controladas, Coligadas, subsidiárias, entidades sob controle comum e estruturas fiduciárias ou contratuais utilizadas em benefício de qualquer dessas pessoas. 1.1.38. Mercado Regional: conjunto de terminais arrendados e Terminais de Uso Privado que realizam operações portuárias no Estado de Santa Catarina e no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, no Estado do Paraná; 1.1.39. Proponente Não-Incumbente: Proponente que, na data de aprovação do Estudo Concorrencial, não seja titular de contrato nem possua, direta ou indiretamente, participação societária, Controle ou Influência Relevante sobre pessoa atuante em operações portuárias no Mercado Regional e que não seja Armador ou Gerador de Carga ou pessoa integrante do Grupo Econômico de Armador ou do Grupo Econômico do Gerador de Carga; 1.1.40. Proponente Incumbente: Proponente que seja titular de contrato ou possua, direta ou indiretamente, participação societária, Controle ou Influência Relevante sobre pessoa atuante em operações portuárias no Mercado Regional, incluindo suas Controladoras, Controladas, Coligadas, entidades sob controle comum e integrantes do mesmo Grupo Econômico, desde que não seja Armador ou Gerador de Carga ou pessoa integrante do Grupo Econômico de Armador ou do Grupo Econômico do Gerador de Carga. 1.1.41. Transferência de Titularidade ou de Participação: transferência definitiva, integral e efetivamente consumada, a terceiro independente, de contrato de arrendamento ou de adesão, participação societária, Controle, Controle compartilhado ou Influência Relevante detidos pela Proponente Incumbente no Mercado Regional, acompanhada de todas as aprovações, registros e averbações exigidos pela legislação e pelos órgãos competentes, de modo que a Proponente Incumbente deixem de deter, direta ou indiretamente, qualquer posição antiga nesse mercado. 9.1. Poderão participar do Leilão pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio, desde que não sejam Armadores ou Geradores de Carga e atendam integralmente às demais condições deste Edital. 9.1.1. A vedação prevista no item 9.1 aplica-se em todas as

			fases do Leilão e alcança a participação direta ou indireta, isolada ou em Consórcio, inclusive por meio de sociedade de propósito específico, fundo de investimento, estrutura fiduciária, financiador, garantidor ou outro veículo cujo beneficiário final, controlador, financiador ou titular de Influência Relevante seja Armador ou Gerador de Carga. 9.1.2. A participação de Proponente Incumbente que não seja Armador, Gerador de Carga ou Pessoa Vinculada a Armador ou a Gerador de Carga será admitida em igualdade de condições com as demais Proponentes, observado o cumprimento integral do regramento das Etapas 1 e 2 do Leilão. 12.1. Não poderão participar deste Leilão pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em Consórcio, que incorram em qualquer das situações previstas nos itens 12.1.1 a 12.1.8 ou nas seguintes hipóteses: 12.1.10. sejam Armadores ou pessoas integrantes do Grupo Econômico de Armadores; 12.1.11 sejam Geradores de Carga ou pessoas integrantes do Grupo Econômico de Geradores de Carga; (CONTINUA)
528	Estudo ITJ01 - Seção C - Engenharia		Prezados COMISSÃO DE LICITAÇÃO, Enviamos por email o arquivo PORTPLAN_ANTAQ_APN07_ITJ01_CONTRIBUICOES, conforme instruções contidas no sítio ANTAQ, com nossas contribuições ao certame licitatório em referência, com base em estudos e projetos realizados associados a conhecimento técnico da equipe de consultores da PORTPLAN. Estamos à inteira disposição da digníssima comissão de licitação para esclarecimentos adicionais e/ou questões que mereçam maior aprofundamento.
529	Minuta de Edital	12.1.9	(Disciplina concorrencial e efeitos nocivos da verticalização - Parte 4) 14.1. As Proponentes e, em caso de Consórcio, cada consorciado deverão apresentar as declarações preliminares previstas no Apêndice 1, inclusive: (i) Declaração de Ausência de Armador/Gerador de Carga, conforme Modelo 22; e (ii) se Proponente Incumbente, Termo de Conhecimento, Aquiescência, Assunção Integral de Riscos e Compromisso de Desinvestimento, conforme Modelo 23. 16.5.2. A Proponente vencedora deverá manter a Garantia de Proposta válida e integralmente exigível até a assinatura do Contrato ou, se Proponente Incumbente, até a comprovação definitiva do desinvestimento e a assinatura do Contrato, sem prejuízo de sua execução caso não seja cumprido o prazo peremptório previsto no item 27.2.11. 16.7. As Garantias de Proposta poderão ser executadas pela ANTAQ, observado o devido processo administrativo quanto à aplicação das sanções, sem prejuízo das consequências automáticas expressamente previstas neste Edital, nas seguintes hipóteses: (…) 16.7.9. não comprovação, pela Proponente Incumbente, da conclusão definitiva do desinvestimento no prazo peremptório previsto no item 27.2.11, por qualquer motivo, independentemente de culpa, fato de terceiro, decisão ou demora de autoridade pública. 16.10. Na hipótese de Proponente Incumbente, a Garantia de Proposta deverá permanecer válida, integral e incondicionalmente exigível até a efetiva conclusão do desinvestimento, sua comprovação perante o Poder Concedente e a assinatura do Contrato. 16.10.1. A não obtenção, a demora ou a negativa de autorização pela ANTAQ, pelo Cade ou por qualquer outra autoridade pública, bem como a frustração da venda, a ausência de adquirente, o inadimplemento de terceiro ou qualquer outro fato, imputável ou não à Proponente Incumbente, não afastará a execução da Garantia de Proposta nem as demais consequências previstas neste Edital. 17.4. As propostas deverão ser incondicionais, irretratáveis e irrevogáveis e implicarão aceitação expressa: (i) das vedações aplicáveis aos Armadores e Geradores de Carga; e (ii) no caso de Proponente Incumbente, do prazo peremptório, da assunção integral dos riscos do desinvestimento e das consequências automáticas de seu descumprimento. 19.13. A Proponente Incumbente deverá apresentar, no ato de entrega dos Volumes, o Termo de Conhecimento, Aquiescência, Assunção Integral de Riscos e

			Compromisso de Desinvestimento constante do Modelo 23. 19.13.1. Por meio do Modelo 23, a Proponente Incumbente deverá declarar expressamente que: a) se vencedora, concluirá integralmente, no prazo máximo peremptório de 180 (cento e oitenta) dias contado da publicação do ato de homologação e adjudicação, a Transferência de Titularidade ou de Participação referente a toda posição antiga no Mercado Regional; b) todos os riscos relativos à operação de desinvestimento, por qualquer motivo, recaem exclusivamente sobre a Proponente; c) a apresentação de protocolos ou requerimentos não equivale à conclusão do desinvestimento; d) a não conclusão do desinvestimento no prazo acarretará imediatamente a anulação da adjudicação, a convocação da próxima Proponente classificada e a execução integral da Garantia de Proposta, sem direito a indenização, restituição ou reembolso; e e) a assinatura do Contrato somente ocorrerá após a conclusão definitiva e a comprovação do desinvestimento. 19.13.2. O desinvestimento deverá ser realizado a terceiro independente e mediante salvaguardas que impeçam o compartilhamento de informações concorrencialmente sensíveis, cabendo à Proponente Incumbente demonstrar a adequação das medidas adotadas. 22.1. A licitação ocorrerá em Sessão Pública de Leilão presencial, compreendendo, quando aplicável, a Etapa 1, reservada às Proponentes Não Incumbentes, e a Etapa 2, reservada às Proponentes Incumbentes elegíveis, observadas as regras deste Edital e do Manual de Procedimentos. (CONTINUA)
530	Minuta de Edital	12.1.9	(Disciplina concorrencial e efeitos nocivos da verticalização - Parte 5) 22.1.1. Na Etapa 1 serão abertas exclusivamente as propostas das Proponentes Não Incumbentes admitidas pela CPLA. (…) 22.1.2. Caso não tenham sido apresentadas propostas válidas na etapa 1 do Leilão, proceder-se-á à etapa 2, em que serão abertas as propostas das Proponentes Incumbentes, nos termos do item 1.1.39. (…) 23.4.1. Caso haja inabilitação das Proponentes Não-Incumbentes até o ponto de não haver mais proposta válida para este grupo, a CPLA convocará sessão pública de leilão extraordinária, em local, data e hora a serem oportunamente definidas e divulgadas na página do Leilão, para abertura das propostas das Proponentes Incumbentes, as quais serão classificadas conforme item 22.1.2.2. 23.4.2. Se a adjudicação à Proponente Incumbente for anulada por falta de conclusão do Desinvestimento no prazo estabelecido, será convocada a próxima Proponente Incumbente classificada na Etapa 2. 23.4.3. A Proponente Incumbente convocada nos termos do item 23.4.2 ficará sujeita às mesmas obrigações, prazo, alocação de riscos, garantias, sanções e condições estabelecidas para a Proponente inicialmente vencedora. 23.6. A Proponente deverá comunicar imediatamente qualquer fato superveniente que altere suas condições de habilitação, seu enquadramento como Incumbente ou Não Incumbente, sua cadeia de participação, suas relações de Controle ou Influência Relevante, suas fontes de financiamento ou a inexistência de vínculo com Armador ou Gerador de Carga. 27.1. As obrigações previstas na presente subseção, mais precisamente no Item 27.2, devem ser cumpridas pela Adjudicatária em até 45 (quarenta e cinco) dias a contar da publicação do ato de homologação e adjudicação, prorrogáveis, justificadamente, a critério do Poder Concedente. 27.2.11. Na hipótese de Adjudicatária que seja Proponente Incumbente, nos termos da cláusula 19.13, o prazo previsto na cláusula 27.1 poderá ser prorrogado para até 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação do ato de homologação e adjudicação, devendo a Adjudicatária concluir e comprovar o Desinvestimento no prazo máximo peremptório e improrrogável previsto nesta Cláusula. 28.2.2. Na hipótese de Adjudicatária que seja Proponente Incumbente, nos termos da cláusula 19.13, a convocação da Adjudicatária pelo Poder Concedente para a assinatura do contrato somente se dará quando for concluída efetivamente a operação de Transferência de Titularidade ou de Participação, por meio do registro na junta comercial competente, o qual deverá ser

			encaminhado ao Poder Concedente como condição para a assinatura do Contrato de Arrendamento. Modelo 22 - Declaração de enquadramento como Proponente Não Incumbente A Proponente declara, sob as penas da lei, que: (i) não detém, direta ou indiretamente, titularidade, participação, posição contratual ou interesse econômico no Mercado Regional; (ii) não integra Grupo Econômico de pessoa que detenha tal posição; (iii) não é Armador, nem Gerador de Carga, assim como não é pessoa integrante do Grupo Econômico de Armador e/ou de Gerador de Carga; e (iv) comunicará imediatamente qualquer alteração dessas circunstâncias. (CONTINUA)
531	Minuta de Edital	12.1.9	(Disciplina concorrencial e efeitos nocivos da verticalização - Parte 6) Modelo 23 - Termo de conhecimento, aquiescência e compromisso de Desinvestimento da Proponente Incumbente A Proponente Incumbente declara e se obriga, de forma irrevogável e irretratável, em sendo vencedora do Leilão, a: (i) realizar integralmente o Desinvestimento identificado neste Termo; (ii) concluir e comprovar o Desinvestimento no prazo máximo peremptório e improrrogável de 180 dias, contado da homologação e adjudicação; (iii) assumir integralmente todos os riscos relacionados à operação de Desinvestimento, por qualquer motivo; (iv) reconhecer que o protocolo de pedidos ou instrumentos não equivale à conclusão do Desinvestimento; (v) aceitar que o descumprimento do prazo acarretará a anulação imediata da adjudicação, a execução integral da Garantia de Proposta, a convocação da próxima Proponente classificada e a aplicação das sanções cabíveis; (vi) fornecer todas as informações e documentos requisitados pela ANTAQ para comprovação da conclusão do Desinvestimento; e (vii) reconhecer que a adjudicação não lhe confere direito adquirido à assinatura do Contrato.
532	Estudo ITJ01 - Seção A - Apresentação		Dispositivo: Item 5. Descrição da Área ITJ01 do Porto Organizado de Itajaí. Tipo: Sugestão de complementação. A evolução física da área do arrendamento ao longo da vigência contratual, por meio do faseamento previsto, não é apresentada de forma clara no item que descreve a área. As informações correspondentes encontram-se dispersas nos estudos, especialmente na Seção C (Engenharia), na qual consta que o projeto foi estruturado em quatro fases, compreendendo a Fase 1 entre 2028 e 2030, a Fase 2 entre 2031 e 2033, a Fase 3 entre 2034 e 2036 e a fase definitiva entre 2037 e 2052. A ausência dessas informações na apresentação do estudo dificulta a compreensão integral do escopo do arrendamento, da evolução dos investimentos e da dimensão efetiva do empreendimento ao longo do prazo contratual, com reflexo sobre a formação das propostas. Sugere-se a revisão da Seção A (Apresentação) para inclusão de quadro consolidado contendo a área inicial e as áreas previstas em cada fase do empreendimento, o cronograma de faseamento físico e operacional e o horizonte contratual com os respectivos marcos de expansão.
533	Estudo ITJ01 - Seção F - Ambiental		Dispositivo: Item 5.1. Competência do Licenciamento Ambiental. Tipo: Sugestão de complementação. O estudo menciona a alteração da competência para o licenciamento ambiental do empreendimento em função do aumento da movimentação projetada. O processo de licenciamento é atualmente conduzido pelo órgão ambiental estadual e passará à competência do órgão ambiental federal. A alteração da autoridade licenciadora é apta a produzir revisão de procedimentos, adequação de estudos ambientais, redefinição de condicionantes, alterações de cronograma e impactos sobre os custos associados ao licenciamento, elementos que se refletem na modelagem econômico-financeira e na alocação de riscos do contrato. Solicita-se que o estudo apresente análise específica sobre os efeitos da transição de competência do licenciamento ambiental para o empreendimento, contemplando os procedimentos aplicáveis, os estudos exigíveis, os prazos estimados, a eventual redefinição de condicionantes e os custos correspondentes,

			bem como a alocação do risco associado a essa transição na matriz de riscos do Contrato.
534	Minuta de Contrato	Subcláusulas 9.2.5 e 9.2.5.1.	A Subcláusula 9.2.5 obriga a Arrendatária a apresentar comprovante de depósito, além da parcela já paga como obrigação prévia à celebração do Contrato, de mais três parcelas anuais e sucessivas de R$ 192.094.430,53, com vencimentos em até doze, vinte e quatro e trinta e seis meses contados da Data de Assunção. O montante total corresponde a R$ 768.377.722,12, integralmente desembolsados nos três primeiros anos de contrato, antes, portanto, da conclusão da Fase 2 de implantação. A Subcláusula 9.2.5.1 explicita a composição do valor, que reúne a compensação pelo desequilíbrio do contrato do antigo arrendatário, o ressarcimento de ativos existentes indenizáveis, o ressarcimento à Autoridade Portuária de Santos e a desapropriação e expansão de áreas. Cumpre observar a origem dessa previsão. Na modelagem originalmente concebida para o Porto de Itajaí, reuniam-se três objetos em uma única desestatização, quais sejam o canal de acesso, o terminal de contêineres e a própria Autoridade Portuária. Naquele desenho, a assunção de passivos históricos constituía contrapartida natural, uma vez que o vencedor adquiria o negócio como um todo, com a integralidade das receitas do complexo portuário e sem obrigações remanescentes perante autoridade portuária que deixaria de existir. Com a reestruturação do projeto, a licitação foi cindida em dois procedimentos independentes, um relativo à concessão do canal de acesso e outro relativo ao arrendamento da área ITJ01, e a Autoridade Portuária permaneceu pública. A contrapartida que justificava a assunção dos passivos desapareceu. A obrigação, contudo, permaneceu. O futuro arrendatário adquire a exploração de um terminal, mas herda o pacote de passivos concebido para quem adquiriria o conjunto. Não é sucessor da Autoridade Portuária, não assume sua gestão e não captura as receitas do porto organizado, e ainda assim responde por passivos pretéritos a ela associados. O efeito é competitivo. O montante, concentrado nos três primeiros anos e somado aos investimentos das fases iniciais de implantação, restringe o universo de proponentes àqueles dotados de capacidade de financiamento excepcional, período em que o terminal ainda opera em configuração provisória e com participação de mercado em formação. A redução da competição no certame repercute diretamente sobre o valor da outorga, de modo que o custo dessa barreira recai sobre a própria União. Solicita-se a revisão da Subcláusula 9.2.5, com a reavaliação da alocação dos passivos históricos à luz da modelagem efetivamente adotada, que preservou a Autoridade Portuária como entidade pública e segregou a concessão do canal de acesso do arrendamento da área ITJ01. Solicita-se que, mantida alguma obrigação de natureza indenizatória, esta se limite estritamente aos bens efetivamente transferidos ao arrendatário e necessários à continuidade da exploração da área arrendada, previamente avaliados com a aplicação dos correspondentes critérios de depreciação e de vida útil remanescente.
535	Minuta de Contrato	Subcláusula 7.1.6.3, inciso ii, combinada com as Subcláusulas 14.1.2 e 14.2.2.	A Subcláusula 7.1.6.3, inciso ii, estabelece que a Arrendatária deverá realizar, fora da área arrendada e na área comum do Porto Organizado, dois investimentos encadeados. O primeiro consiste na elaboração de estudos de viabilidade e de manobrabilidade destinados a definir, em conjunto com o Poder Concedente, o local de implantação do novo píer de passageiros, com prazo até o final do Ano 3. O segundo consiste na implantação do próprio píer, abrangendo a construção e a respectiva dragagem de implantação, com prazo até o final do Ano 6. A sequência estabelecida torna obrigatória a execução de uma obra cuja viabilidade ainda será objeto de estudo. A decisão de investir antecede o estudo destinado a fundamentá-la. Como consequência, o proponente deve precificar em sua proposta uma intervenção cuja localização, cujo arranjo náutico e cujo volume de dragagem somente serão definidos três anos após a

			assinatura do contrato, e definidos em conjunto com o próprio Poder Concedente. O efeito sobre o certame é desfavorável em qualquer cenário. Adotada premissa conservadora, o custo estimado é descontado da proposta pelo arrendamento e a União arrecada menos. Adotada premissa otimista, a diferença tende a retornar posteriormente sob a forma de pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. A presente contribuição não propõe a supressão do píer de passageiros. Reconhece-se a legitimidade da política pública de retomada da atividade de cruzeiros no Porto de Itajaí. Propõe-se que a obrigação seja tratada pelo instituto adequado à sua natureza, que é o do investimento adicional. O investimento adicional caracteriza-se pela seguinte sequência. O poder concedente determina previamente a demanda pelo investimento, como decisão de política pública. Elabora-se, em seguida, o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental. Confirmada a viabilidade e mantido o interesse público, o investimento ingressa no contrato mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O investimento não integra o plano de investimentos originário e não é precificado na outorga, porque no momento da outorga ainda não constitui obrigação exigível. Não se trata de instituto estranho ao setor portuário. A própria Minuta de Contrato já o contempla. A Subcláusula determina que o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá ser instaurado nos casos em que o Poder Concedente determine ou autorize previamente investimentos pela Arrendatária dentro ou fora do Arrendamento, na infraestrutura do Porto Organizado, bem como eventuais execuções de serviços de interesse público. Ainda, completa a sequência ao prever que, após a conclusão da análise do estudo de viabilidade, a ANTAQ apresentará ao Poder Concedente cenários alternativos para a recomposição do equilíbrio. O píer de passageiros corresponde à hipótese literalmente descrita, por tratar-se de investimento situado fora da área arrendada, na infraestrutura do Porto Organizado, vinculado a serviço de interesse público e desprovido de receita operacional atribuída à Arrendatária. Ainda assim, foi alocado na Cláusula 7 como investimento mínimo obrigatório, com prazo fixo e precificação no leilão. Verifica-se, portanto, hipótese de aplicação de regime já previsto no próprio instrumento. Cabe antecipar a objeção de que a medida retardaria a implantação do píer. O efeito é o inverso. No desenho atual, o píer permanece vinculado ao cronograma do arrendamento, uma vez que nada ocorre antes do Ano 3, data-limite fixada para a elaboração dos estudos. A ANTT enfrentou situação análoga na renovação antecipada da FCA e admitiu a elaboração do estudo de viabilidade por terceiros, entes públicos ou privados. Não iniciados os estudos pela concessionária no prazo estipulado, o Estado ou entidades do setor produtivo podem contratar o estudo e doá-lo à agência reguladora. Comprovada a viabilidade, a obra é incorporada como obrigação contratual. Sugere-se replicar a solução no presente arrendamento
536	Minuta de Contrato	Subcláusula 3.1.	A Subcláusula 3.1 fixa o Prazo do Arrendamento em 25 anos contados da Data de Assunção. O Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017, admite prazo de até 35 anos para os contratos de arrendamento portuário, fixado de modo a permitir a amortização e a remuneração adequada dos investimentos previstos no contrato. Não se questiona o cálculo de amortização apresentado no estudo de viabilidade. Questiona-se a margem de que esse cálculo dispõe diante das incertezas específicas deste empreendimento, superiores às de um arrendamento em operação estabilizada. A modelagem assume trajetória de recuperação de participação de mercado do terminal ITJ01 em complexo portuário de natureza concorrencial, cujos principais concorrentes possuem investimentos anunciados de ampliação. Não estão suficientemente demonstrados no estudo os elementos que sustentam o ritmo dessa recuperação, tampouco os esforços comerciais necessários à reconquista de cargas atualmente movimentadas em terminal vizinho. Trata-se de premissa determinante da amortização e, simultaneamente, de uma das

			mais incertas do projeto. A ela somam-se outras incertezas. O faseamento estende os investimentos até o Ano 9 e mantém os quatro berços públicos durante os seis primeiros anos, de modo que a Arrendatária executa a parcela mais expressiva dos aportes sem dispor da configuração operacional definitiva nem de exclusividade sobre a infraestrutura de acostagem. Há incertezas quanto à disponibilização das áreas de expansão, dependentes de processos de aquisição e desapropriação e de obras viárias a cargo de terceiros. E há indefinições relevantes de escopo, entre as quais a do próprio píer de passageiros. Nenhuma dessas incertezas é, isoladamente, impeditiva. Acumuladas, estreitam consideravelmente a margem de um contrato de 25 anos, sem que a Arrendatária disponha de instrumento contratual apto a absorver desvios que venham a se materializar simultaneamente. Há ainda dimensão que não é apenas econômica. O Porto de Itajaí atravessou sucessivas descontinuidades nos últimos anos, com o encerramento do contrato de arrendamento anterior, a celebração de contratos transitórios sucessivos e a alternância na administração portuária. Prazo mais longo constitui instrumento de estabilidade, na medida em que reduz a frequência dos processos de transição e amplia o horizonte de planejamento de toda a cadeia logística que gravita em torno do terminal. Cabe sublinhar que a extensão do prazo não impõe risco à União. Sendo o critério de julgamento do certame o maior valor de outorga, o proponente precifica em seu próprio lance tanto os anos adicionais de exploração quanto o eventual ciclo de reposição de equipamentos que a extensão venha a exigir. Caso os anos adicionais agreguem valor, a União arrecada mais. Caso não agreguem, a outorga permanece equivalente à do cenário atual. Ainda que o efeito sobre o fluxo de caixa descontado se mostre moderado, o alongamento amplia a margem de absorção das incertezas descritas, com reflexo favorável sobre as condições de financiamento do projeto e sobre a competitividade das propostas. Solicita-se a elevação do Prazo do Arrendamento previsto na Subcláusula 3.1 de 25 para 35 anos, nos termos admitidos pelo Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017, com a seguinte redação: O Prazo do Arrendamento será de 35 (trinta e cinco) anos contados da Data de Assunção, nos termos e condições previstos neste Contrato. Solicita-se, como elemento de fundamentação da medida, a apresentação de análise de sensibilidade do fluxo de caixa descontado contemplando cenários de prazo superior ao proposto, com a incorporação do ciclo de reposição de equipamentos correspondente, de modo a dimensionar o efeito da extensão sobre o valor da outorga.

Brasília, 24 de agosto de 2026

YGOR DI PAULA J. S. DA COSTA

Secretário Especial de Licitação de Concessões - SELC/Antaq